

**FAKTOR INDIVIDU YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERSEPSI MAHASISWA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA
DI JALAN RAYA PADA FAKULTAS KEDOKTERAN DAN ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
TAHUN 2015**



Skripsi

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar
Sarjana Kesehatan Masyarakat Jurusan Kesehatan Masyarakat
pada Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan
UIN Alauddin Makassar

Oleh :

ADHITYA PRATAMA SOFYAN

70200111006

**JURUSAN KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KEDOKTERAN DAN ILMU KESEHATAN
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
TAHUN 2015**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Mahasiswa yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Adhitya Pratama Sofyan
NIM : 70200111006
Tempat/Tanggal Lahir : Ujung Pandang/ 18 Januari 1994
Jurusan/Peminatan : Kesehatan Masyarakat/Keselamatan & Kesehatan Kerja
Fakultas : Kedokteran dan Ilmu Kesehatan
Alamat : Perumahan Zarindah Permai Blok G no.8
Judul : Faktor Individu yang Berhubungan dengan Persepsi
Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor tentang Keselamatan
Berkendara di Jalan Raya Pada Fakultas Kedokteran dan Ilmu
Kesehatan Tahun 2015

Menyatakan dengan sesungguhnya dan penuh kesadaran bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya sendiri. Jika di kemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, plagiat, atau dibuat oleh orang lain sebagian atau seluruhnya, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.

Makassar, 23 November 2015
Penyusun,

Adhitya Pratama Sofyan
NIM:7020011105

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi yang berjudul, ‘Faktor Individu yang Berhubungan dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya Pada Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Tahun 2015’, yang disusun oleh Adhitya Pratama Sofyan, NIM: 70200111006, mahasiswa Jurusan Kesehatan Masyarakat Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar, telah diuji dan dipertahankan dalam sidang skripsi yang diselenggarakan pada hari Jum’at, 20 November 2015, dinyatakan telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat.

Makassar, 20 November 2015 M
9 Safar 1436 H

DEWAN PENGUJI

Ketua : Dr. dr. H. Andi Armyn Nurdin, M.Sc. (.....)

Sekretaris : Dr. Nurhidayah, S.Kep.,Ns.M.Kes. (.....)

Penguji I : Fatmawaty Mallapiang, SKM., M.Kes. (.....)

Penguji II : Dr. Muzakkir, M.Pd.I. (.....)

Pembimbing I : Hasbi Ibrahim, SKM., M.Kes. (.....)

Pembimbing II: M. Fais Satrianegara, SKM.,MARS. (.....)

Diketahui Oleh:
Dekan Fakultas Kedokteran & Ilmu Kesehatan
UIN Alauddin Makassar

Dr. dr H. Andi Armyn Nurdin, M.Sc.
NIP: 19550203 198312 1 001

ABSTRAK

Nama : Adhitya Pratama Sofyan
Nim : 70200111006
Judul : **Faktor Individu yang Berhubungan dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya pada Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin Tahun 2015**

Besarnya penggunaan kendaraan sepeda motor mendorong terciptanya resiko kecelakaan lalu lintas. Hal ini menuntut tiap pengguna jalan untuk mengutamakan keselamatan berlalu lintas agar menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kesalahan pengendara membuktikan bahwa masih rendahnya persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor individu apa saja yang berhubungan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya pada Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin.

Jenis penelitian yang digunakan adalah kuantitatif dengan menggunakan metode deskriptif dan analitik. Pendekatan penelitian dengan desain *cross sectional* dikarenakan variabel independen dan dependen akan diamati pada waktu (periode) yang sama. Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan metode *accidental sampling* dengan menggunakan instrumen kuesioner. Dengan jumlah sampel yang diambil adalah sebanyak 100 sampel dengan waktu penelitian dari 27 Juli hingga 27 Agustus 2015 dan dilakukan di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa berdasarkan hasil uji *Chi Square* variabel pengetahuan tidak mempunyai hubungan yang bermakna terhadap persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor ($p\text{ value}=1.000$); variabel motivasi mempunyai hubungan yang bermakna terhadap persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya ($p\text{ value}=0.031$); variabel pengalaman mempunyai hubungan yang bermakna terhadap persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya ($p\text{ value}=0.043$). dengan hal ini diharapkan kepada pihak kepolisian melakukan pencerahan kepada pengendara sepeda motor dengan melakukan pertemuan pengendara sepeda motor dengan mengadakan loka karya mini dan pelatihan untuk lebih meningkatkan persepsi, pengetahuan dan memotivasi pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara.

Kata Kunci : **Faktor individu, persepsi, keselamatan berkendara, mahasiswa pengendara sepeda motor.**

Daftar Pustaka : **36 (1987 – 2014)**

KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat, petunjuk, bimbingan, kasih, nikmat, keimanan, kesehatan dan kesempatan sehingga hasil penelitian yang penulis susun dengan judul *“Faktor Individu yang Berhubungan dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya Pada Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin Tahun 2015”* dapat terselesaikan. Salam dan shalawat kepada Nabi kita Rasulullah SAW yang merupakan suri tauladan bagi seluruh umat manusia, yang menjadi penyempurna akhlak dan membimbing umat manusia dari segala aspek kehidupan. Salam senantiasa tercurah pula kepada keluarga suci dan sahabat beliau.

Penulis juga menyampaikan terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada Ayahanda tercinta **Andi Umar** dan Ibunda tercinta **Hayani** yang telah melahirkan, merawat, membesarkan, dan menjadi guru pertama yang dan mengajarkan Islam dalam kehidupan penulis dengan penuh kasih sayang yang tak terhingga. Seluruh keluarga yang dengan penuh cinta kasih telah memberikan doa dan dorongan terhadap penulis. Demikian pula penulis mengucapkan terimakasih yang setinggi-tingginya kepada :

1. **Prof. Dr. Musafir Pabbabari M.Si.** selaku rektor Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
2. **Dr. dr. H. Andi Armyn Nurdin, M.Sc.** selaku dekan Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar yang telah memberikan bantuan fasilitas serta bimbingan selama penulis menempuh pendidikan.
3. **Hasbi Ibrahim, SKM., M.Kes.** selaku ketua program studi kesehatan masyarakat UIN Alauddin Makassar. **Azriful, SKM., M.Kes.** selaku sekretaris jurusan program studi kesehatan masyarakat

4. **Hasbi Ibrahim, SKM., M.Kes.** selaku pembimbing I dan **M. Fais Satrianegara, SKM., MARS.** selaku pembimbing II yang dengan tulus dan ikhlas dan penuh kesabaran telah meluangkan waktu dan pemikirannya untuk memberikan arahan kepada penulis mulai dari awal hingga selesainya penulisan ini.
5. **Fatmawaty Mallapiang SKM., M.Kes** dan **Dr. Muzakkir M.Pd.I** selaku penguji kompetensi dan penguji integrasi keislaman. Terima kasih atas saran dan masukan yang telah diberikan demi perbaikan skripsi ini.
6. Saudara-saudara saya yang telah memberikan dukungan dan semangat.
7. Para staf-staf akademik Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan yang telah memfasilitasi ruangan dan kelengkapan lainnya untuk melaksanakan seminar dari awal hingga akhir.
8. Seluruh staf dan dosen program studi kesehatan masyarakat UIN Alauddin Makassar yang telah membantu dalam menyiapkan segala persuratan dan berkas lainnya.
9. Terkhusus kepada keluarga besar **Hero of Hygeia kesehatan masyarakat angkatan 2011** yang selalu memberikan support.
10. Teman-teman sesama peminatan **Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)**
11. Terima kasih kepada keluarga besar posko KKN UIN Alauddin Angkatan ke-50 desa Sicini yang telah membantu dalam proses penelitian.
12. Terima kasih kepada seluruh mahasiswa atas partisipasi dan kerjasamanya sebagai responden dalam penelitian ini.
13. Serta pihak-pihak yang turut andil membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak sempat penulis sebutkan satu persatu

Sebagai manusia yang berjuang untuk selalu belajar dari berbagai aspek kehidupan. Penulis dalam menyelesaikan hasil penelitian ini, membutuhkan berbagai bantuan baik materil maupun moril dari berbagai pihak yang telah dengan ikhlas memberikan hal tersebut. Dengan segala keterbatasan dan kerendahan hati, penulis mengucapkan terimakasih yang sedalam-dalamnya sekaligus permohonan maaf jika dalam penulisan hasil penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan.

Penulis menyadari perlunya saran dan kritik yang sifatnya membangun, senantiasa diharapkan demi perbaikan dan pelajaran di masa yang akan datang. Harapan penulis, semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua, dan memberikan sebuah nilai bagi ilmu pengetahuan dan dijadikan referensi bagi penelitian selanjutnya, Semoga Allah SWT. Senantiasa memberikan rahmatnya bagi kita semua. Amin.

Samata-Gowa, November 2015

Penulis

DAFTAR ISI

Judul.....	i
Pernyataan Keaslian Skripsi.....	ii
Pengesahan Skripsi.....	iii
Abstrak.....	iv
Kata Pengantar	v
Daftar Isi.....	viii
Daftar Tabel	xi
Daftar Gambar	xii
BAB I Pendahuluan.....	1-13
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Hipotesis Penelitian.....	7
D. Definisi Operasional dan Ruang Lingkup Penelitian.....	8
1. Definisi Operasional.....	8
a. Pengetahuan.....	8
b. Motivasi.....	8
c. Pengalaman.....	8
d. Persepsi.....	9
2. Ruang Lingkup Penelitian.....	9
E. Kajian Pustaka/ Penelitian Terdahulu	10
F. Tujuan Penelitian.....	12
1. Tujuan Umum.....	12
2. Tujuan Khusus	12
G. Manfaat Penelitian	12
1. Manfaat Ilmiah.....	12
2. Manfaat Praktis.....	13
BAB II Tinjauan Pustaka.....	14-46
A. Tinjauan Umum Keselamatan Lalu Lintas.....	14
1. Aspek Keselamatan Lalu Lintas Jalan dalam Peraturan Perundang-Undangan.....	14
2. Kecelakaan	18
3. Kecelakaan Lalu Lintas	20
4. Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	21
B. Tinjauan Umum Mutu Tentang Persepsi.....	25
1. Pengertian Persepsi.....	25
2. Proses Pembentukan Persepsi.....	27
3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Persepsi	29

4. Persepsi Terhadap Risiko Bahaya	31
C. <i>Tinjauan Umum Tentang Pengetahuan</i>	32
1. Definisi Pengetahuan.....	32
2. Sumber,Bentuk dan Tingkatan dalam Pengetahuan.....	33
3. Hubungan Pengetahuan dengan Persepsi.....	34
D. <i>Tinjauan Umum Tentang Motivasi</i>	34
1. Pengertian Motivasi.....	34
2. Lingkaran Motivasi.....	38
3. Hubungan Motivasi dengan Persepsi.....	41
E. <i>Tinjauan Umum Tentang Pengalaman</i>	41
F. <i>Pola Pikir Variabel yang Diteliti</i>	45
1. Kerangka Teori.....	45
2. Kerangka Konsep	46
BAB III Metodologi Penelitian.....	47-54
A. <i>Jenis Penelitian</i>	47
B. <i>Lokasi dan Waktu Penelitian</i>	47
1. Lokasi Penelitian.....	47
2. Waktu Penelitian.....	47
C. <i>Populasi dan Sampel</i>	47
1. Populasi Penelitian.....	47
2. Sampel Penelitian.....	48
3. Teknik Pengambilan Sampel.....	48
D. <i>Sumber Data Penelitian</i>	49
1. Data Primer	49
2. Data Sekunder.....	49
E. <i>Instrumen Penelitian</i>	49
F. <i>Analisis Data</i>	52
1. Analisis Univariat.....	52
2. Analisis Bivariat.....	52
G. <i>Pengolahan Data</i>	53
BAB IV Hasil dan Pembahasan.....	55-75
A. <i>Gambaran Umum Lokasi Penelitian</i>	55
1. Visi, Misi dan Tujuan Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan....	55
2. Struktur Organisasi Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan.....	56
B. <i>Karakteristik Responden</i>	57
1. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur Responden.....	57
2. Karakteristik Responden Berdasarkan Program Studi Responden...	58
3. Karakteristik Responden Berdasarkan Tahun Angkatan Responden	58
4. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	59

5. Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Waktu Responden Telah Mengendarai Sepeda Motor	59
C. <i>Hasil Penelitian</i>	60
1. Analisa Univariat	60
2. Analisa Bivariat.....	62
D. <i>Pembahasan</i>	65
BAB V Penutup.....	76-78
A. <i>Kesimpulan</i>	76
B. <i>Saran</i>	77
Daftar Pustaka.....	79
Lampiran.....	80

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Karakteristik Responden Berdasarkan Umur pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor	57
Tabel 4.2	Karakteristik Responden Berdasarkan Program Studi pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor	58
Tabel 4.3	Karakteristik Responden Berdasarkan Tahun Angkatan pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor.....	59
Tabel 4.4	Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Waktu Mengendarai Sepeda Motor pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor.....	59
Tabel 4.5	Distribusi Responden Menurut Pengetahuan Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor	60
Tabel 4.6	Distribusi Responden Menurut Motivasi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor	61
Tabel 4.7	Distribusi Responden Menurut Pengalaman Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor	61
Tabel 4.8	Distribusi Responden Menurut Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor	62
Tabel 4.9	Analisa Hubungan Pengetahuan Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	62
Tabel 4.10	Analisa Hubungan Motivasi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya.....	63
Tabel 4.11	Analisa Hubungan Pengalaman Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	64

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Skema Proses Pembentukan Persepsi	27
Gambar 2.2 Lingkaran Motivasi	38
Gambar 2.3 Kerangka Teori	45
Gambar 2.4 Kerangka Konsep	46

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan nasional yang dilaksanakan oleh Bangsa Indonesia ini membawa dampak positif bagi masyarakat Indonesia yang bertujuan untuk mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur. Untuk menunjang pembangunan tersebut salah satu sarana yang dibutuhkan adalah transportasi.

Berbagai studi telah menunjukkan bahwa negara-negara yang berhasil dalam pencapaian tujuan pembangunan adalah negara-negara yang memiliki sistem transportasi sangat membantu untuk memudahkan masyarakat berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya.

Melihat perkembangan zaman yang sangat pesat, maka nikmat Allah yang diberikan kepada manusia begitu banyak sehingga mereka pun bisa membuat berbagai macam dan ragam kendaraan. Dahulu mereka cuma mengendarai binatang-binatang berupa keledai, kuda, dan lainnya sebagaimana Allah SWT berfirman:

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَتَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ

Terjemahnya:

Dan (Dia telah menciptakan) kuda, bagal (peranakan kuda dengan keledai) dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan. Dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya. (QS. An-Nahl (16):8)

Seiring perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi manusia dapat merancang dan merakit kendaraan yang lebih bagus, lebih kuat, lebih indah dan lebih cepat dengan adanya sepeda motor, mobil, pesawat dan lainnya.

Kendaraan pribadi telah menjadi alat transportasi utama bagi sebagian besar penduduk di Indonesia dalam melakukan berbagai aktivitas. Ketergantungan penduduk Indonesia terhadap penggunaan kendaraan pribadi sangat tinggi dan cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Besarnya penggunaan kendaraan pribadi mendorong terciptanya arus lalu lintas yang tinggi di jalan. Hal ini menuntut tiap pengguna jalan untuk mengutamakan keselamatan berlalu lintas.

Zaman boleh maju, kendaraan terbaru dengan teknologi mutakhir pun terus bermunculan seiring dengan perkembangan zaman. Peningkatan jumlah kendaraan juga tidak dapat dihindari. Namun harus diakui bahwa penambahan jumlah kendaraan tidak sebanding dengan jumlah ruas jalan. Jumlah kendaraan di Sulawesi Selatan sampai dengan tahun 2012 mencapai 3.048.988 unit. Dari jumlah tersebut, di antaranya merupakan 315.208 unit mobil berpenumpang, 295.631 unit mobil beban (truk), 140.932 unit bus dan 2.297.145 unit sepeda motor. Akibatnya jalanan semakin padat dipenuhi kendaraan, apalagi pada jam berangkat dan pulang kerja. Kondisi ini semakin diperparah oleh perilaku pengemudi kendaraan roda empat atau lebih dan para pengendara sepeda motor yang tidak sesuai dengan aturan.

Dalam penelitian Armansyah (2012), menyebutkan bahwa wajib bagi kita untuk menaati peraturan-peraturan yang berlaku ketika berkendara, seperti diwajibkan memakai helm, mempunyai surat-surat yang diperlukan ketika berkendara (SIM & STNK), berhenti ketika melihat lampu merah, dan lain-lain. Semua hal tersebut adalah kewajiban kita sebagai pengendara dan sebagai bentuk

ketaatan kepada penguasa/pemerintah. Sekaligus membuktikan ketaatan kepada Allah SWT dan Rasul-Nya. Sebagaimana dalam firman Allah SWT:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِيَ الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِنْ تَنَزَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۚ ذَٰلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ﴿٥٩﴾

Terjemahnya:

Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. kemudian jika kamu berlainan Pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya. (QS. An-Nisaa' (4):59)

Dalam dua tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun. Terdapat 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun (Badan Intelijen Nasional).

Selain korban kecelakaan lalu lintas lebih didominasi oleh usia muda dan produktif, sebagian besar kasus kecelakaan itu terjadi pada masyarakat miskin sebagai pengguna sepeda motor, dan transportasi umum. Data yang berbeda dari Kementerian kesejahteraan Rakyat (Menkokesra) menyebutkan kecelakaan pengendara sepeda motor mencapai 120.226 kali atau 72% dari seluruh

kecelakaan lalu lintas dalam setahun. Dengan korban yang demikian, dampak sosial kecelakaan lalu lintas adalah akan menciptakan manusia miskin baru di Indonesia, terutama terjadi pada keluarga yang ditinggal suami dan atau orang yang sebelumnya menjadi penopang hidup keluarga (Badan Intelijen Indonesia).

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas PT. Jasa Raharja, jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2010 sebanyak 93.823 kasus. Tahun 2011 sebanyak 110.013 kasus. Tahun 2012 104.903 kasus, tahun 2013 terjadi 94.912 kasus sedangkan pada tahun 2014 terjadi 103.074 kasus kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan data sekunder kecelakaan lalu lintas Satlantas Polres Gowa, jumlah kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2010 sebanyak 77 kasus, 78 orang diantaranya meninggal dunia, 16 orang menderita luka berat dan 17 orang menderita luka ringan. Pada tahun 2011 terjadi sebanyak 426 kasus kecelakaan lalu lintas, 136 orang diantaranya meninggal dunia, 156 orang menderita luka berat, dan 230 orang menderita luka ringan. Pada tahun 2012 terjadi sebanyak 424 kasus, 111 orang diantaranya meninggal dunia, 198 orang menderita luka berat dan 207 orang menderita luka ringan. Pada tahun 2013 terjadi sebanyak 360 kasus, 93 orang diantaranya meninggal dunia, 138 orang menderita luka berat, dan 458 orang menderita luka ringan. Dan pada tahun 2014 (Januari-Juni) terjadi sebanyak 136 kasus, 39 orang diantaranya meninggal dunia, 47 orang menderita luka berat, dan 87 orang menderita luka ringan.

Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dilihat dari beberapa faktor, antara lain faktor manusia, faktor kendaraan itu sendiri, dan faktor fasilitas jalan raya

(jalan bergelombang dan lubang, kurangnya rambu-rambu lintas, penerangan jalan, dan lain-lain). Penyebab kecelakaan lalu lintas khususnya pada pengendara sepeda motor paling banyak disebabkan oleh faktor *human error* sebesar 67%. Sedangkan faktor lainnya, kondisi jalan seperti rusak, bergelombang dan unsur lingkungan misalnya hujan mencapai 33%. Lalu sisanya, seperti kendaraan tak layak dan sebagainya adalah 3% (Leo Agung, 2013).

Seorang remaja dan dewasa muda secara kognitif telah mengalami perkembangan sampai tahap analisis, pertimbangan dan mengambil keputusan sehingga dapat bergerak cukup bebas secara pribadi. Di samping itu juga secara emosional, usia ini mengalami perkembangan emosional yang sangat tinggi dimana di dalamnya terdapat sifat sensitif, reaktif yang kuat, emosinya bersifat negatif dan temperamental (mudah tersinggung, marah, sedih, dan murung). Di tingkat akhir tahap perkembangan ini, seseorang sudah lebih dapat mengendalikan emosi-emosi tersebut. Oleh karena hal tersebut, perilaku beresiko rentan dilakukan oleh seseorang dalam tahapan ini seperti merokok, mencoba hal-hal yang menantang, mencari minat, dan lain-lain yang mungkin saja berbahaya seperti minum minuman keras, bahkan sampai menggunakan obat terlarang. Salah satu yang berkaitan dengan penggunaan kendaraan adalah perilaku menggunakan kendaraan secara pribadi. Saat menggunakan kendaraan sendiri inilah, detail-detail seperti peraturan dan keamanan dalam berlalu lintas tidak terlalu dipertimbangkan seperti mengebut dan menggunakan helm standar yang diwajibkan pemerintah (Leo Agung, 2013).

Kampus merupakan institusi pendidikan tinggi dengan beragam aktivitas didalamnya. Aktivitas yang beragam menimbulkan pergerakan yang besar dan berimplikasi pada meningkatnya kebutuhan transportasi. Tingginya aktivitas dan pergerakan kendaraan pribadi di lingkungan kampus Universitas Islam Negeri Alauddin menciptakan beragam perilaku dalam berkendara yang menuntut setiap pengguna jalan untuk mengutamakan keselamatan berlalu lintas. Secara umum keselamatan berlalu lintas dipengaruhi oleh 3 faktor, yakni faktor pengguna jalan, kendaraan dan prasarana jalan (Camacho-Torregosa, et al., 2013).

B. Rumusan Masalah

Dari jumlah kasus yang terjadi di Kabupaten Gowa selama Januari sampai Juni 2014 tercatat telah terjadi 136 kasus kecelakaan kendaraan bermotor dan mobil, termasuk didalamnya adalah sepeda motor. Dari 136 kasus kecelakaan yang terjadi di Kabupaten Gowa, kebanyakan kasus tersebut didominasi oleh sepeda motor.

Penelitian ini dilakukan untuk meneliti faktor-faktor yang berhubungan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin tentang keselamatan di jalan raya, dikarenakan masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang masih tinggi.

C. Hipotesis Penelitian

1. Hubungan pengetahuan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Ho diterima : Tidak ada hubungan pengetahuan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Ha diterima : Terdapat hubungan pengetahuan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

2. Hubungan motivasi dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Ho diterima : Tidak ada hubungan motivasi dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Ha diterima : Terdapat hubungan motivasi dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

3. Hubungan pengalaman dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Ho diterima : Tidak ada hubungan pengalaman dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Ha diterima : Terdapat hubungan pengalaman dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

D. Definisi Operasional dan Ruang Lingkup Penelitian

1. Definisi Operasional

a. Pengetahuan

Pengetahuan dalam penelitian ini adalah tingkat pengetahuan yang dimiliki oleh responden tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Kriteria objektifnya yaitu:

- 1) Tinggi: Bila skor jawaban responden $\geq 50\%$
- 2) Rendah: Bila skor jawaban responden $< 50\%$

Skala: Nominal

b. Motivasi

Motivasi dalam penelitian ini adalah keinginan atau dorongan dari dalam diri responden untuk berkendara dengan selamat di jalan raya.

Kriteria objektifnya yaitu:

- 1) Tinggi: Bila skor jawaban responden $\geq 60\%$
- 2) Rendah: Bila skor jawaban responden $< 60\%$

Skala: Nominal

c. Pengalaman

Kejadian/peristiwa yang dialami oleh mahasiswa pengendara sepeda motor selama mengendarai motor di jalan raya sampai dengan penelitian ini dilakukan.

Kriteria objektifnya yaitu:

- 1) Banyak: Bila skor jawaban responden $\geq 50\%$
- 2) Kurang: Bila skor jawaban responden $< 50\%$

Skala: Nominal

d. Persepsi

Persepsi dalam penelitian ini adalah penafsiran atau interpretasi responden tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Kriteria objektifnya yaitu:

- 1) Baik: Bila skor jawaban responden $\geq 60\%$
- 2) Buruk: Bila skor jawaban responden $< 60\%$

Skala: Nominal

2. Ruang Lingkup Penelitian

Waktu pelaksanaan penelitian ini dilakukan pada 27 Juli hingga 27 Agustus 2015 yang bertempat di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin yang terletak di Jl. H. M. Yasin Limpo No. 36 Samata-Gowa Sulawesi Selatan.

E. Kajian Pustaka/ Penelitian Terdahulu

Sintesa Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Persepsi Mahasiswa

Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan di Jalan Raya

No	Nama	Judul	Karasteristik Variabel			
			Variabel	Jenis Penelitian	Sampel	Hasil
1	Waskito Ady dan Bambang Susantono	Analisis Keselamatan Berlalu Lintas di Lingkungan Kampus Undip Tahun 2014	Perilaku berkendara warga kampus	Pendekatan Kuantitatif	Teknik pengambilan dengan cara <i>stratified random sampling</i> , yaitu 270 orang di Universitas Diponegoro.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat 30 persen mahasiswa yang memilih jalur yang salah atau melanggar lalu lintas saat berkendara. Mahasiswa jenis kelamin perempuan lebih cenderung melanggar lalu lintas dibandingkan mahasiswa laki-laki.
2	Muhammad Ridho	Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Pemakaian Helm pada Mahasiswa Universitas Depok Tahun 2012	Persepsi Terhadap Risiko Keselamatan Berkendara dan Perilaku Penggunaan Helm	Kuantitatif dengan Pendekatan <i>Cross Sectional</i>	Teknik dengan cara <i>Simple Random Sampling</i> , yaitu 120 mahasiswa di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia Depok.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan yang berarti antara variabel pendahuluan dengan persepsi, dan juga ada hubungan berarti antara variabel pengetahuan, pengaruh sosial, dan pengaruh lingkungan terhadap penggunaan helm. Didapatkan juga hubungan yang berarti antara persepsi dengan penggunaan helm dengan P Value = 0,000 dan OR sebesar 5,610 yang berarti mahasiswa memiliki persepsi baik memiliki kemungkinan 5,610 kali untuk

						memiliki pemakaian helm yang baik pula.
3	Ing Kurnia Salihat dan L. Meily Kurniawidjaja	Persepsi Risiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan di Kampus Universitas Indonesia Depok tahun 2012	Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan	Semi Kuantitatif dan desain penelitian <i>Cross Sectional</i>	98 mahasiswa Universitas Indonesia Depok umur 18-25 tahun yang mengemudikan kendaraannya sendiri.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya hubungan yang bermakna antara kualitas pelayanan dengan kepuasan pasien pengguna askes sosial dimana kehandalan pelayanan $p(0,000) < \alpha(0,05)$, jaminan pelayanan $p(0,003) < \alpha(0,05)$, bukti langsung $p(0,001) < \alpha(0,05)$, perhatian petugas $p(0,002) < \alpha(0,05)$ dan daya tanggap $p(0,000) < \alpha(0,05)$.
4	Budi Supriani	Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Persepsi Supir Angkot (Angkutan Kota) Jurusan Parung-Bogor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	Persepsi Sopir Angkot Tentang Keselamatan Berkendara, Pengetahuan, Motivasi, dan Pengalaman.	Deskriptif Analitik dengan pendekatan <i>Cross Sectional</i>	Sopir angkot yang mengendarai angkot jurusan Parung-Bogor, sesuai dengan jumlah angkot yaitu sebanyak 117 orang.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap kali supir angkot yang memiliki pengetahuan yang tinggi berpeluang besar 3.790 kali untuk berpersepsi yang baik dibandingkan dengan sopir angkot yang memiliki pengetahuan yang rendah.

F. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor individu yang berhubungan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan mahasiswa pengendara sepeda motor dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.
- b. Untuk mengetahui hubungan motivasi mahasiswa pengendara sepeda motor dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.
- c. Untuk mengetahui hubungan pengalaman mahasiswa pengendara sepeda motor dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

G. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan acuan untuk digunakan sebagai berikut :

1. Manfaat Ilmiah

Sebagai bahan acuan bagi peneliti lain, khususnya mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat menyumbangkan pemikiran terhadap pemecahan masalah yang berkaitan dengan keselamatan berkendara di jalan raya.
- b. Selanjutnya hasil penelitian ini diharapkan menjadi acuan bagi penyusunan program pemecahan masalah tentang keselamatan berkendara di jalan raya khususnya di Kabupaten Gowa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Keselamatan Lalu Lintas

1. Aspek Keselamatan Lalu Lintas Jalan dalam Peraturan Perundang-undangan

Ditinjau dari aspek keselamatan dalam peraturan dan perundang-undangan, maka Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara jelas menempatkan aspek keselamatan menjadi hal yang harus diperhatikan para pengguna jalan. Dengan kata lain pelaksanaan program-program untuk peningkatan keselamatan lalu lintas jalan secara konseptual harus senantiasa mengacu kepada ketentuan peraturan perundang-undangan tersebut.

Hal ini terlihat dari beberapa pasal yang terkandung di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang memuat aspek keselamatan, diantaranya:

- a. Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan model transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan. Untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat (BAB II, pasal 3).
- b. Untuk menunjang keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dapat diadakan fasilitas parkir untuk umum (BAB IV, bagian keempat, pasal 11).

- c. Untuk menunjang keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan (BAB IV, bagian kelima, pasal 16).
- d. Untuk menunjang keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, setiap orang yang menggunakan jalan, wajib berperilaku tertib dengan hal-hal yang merintangi, membahayakan kebebasan atau keselamatan lalu lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan di jalan dan bangunan di jalan, selain itu juga menempatkan kendaraan atau benda-benda lainnya di jalan sesuai dengan peruntukannya (pasal 24). Allah SWT berfirman:

وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ
الْمُحْسِنِينَ

Terjemahnya:

“Dan belanjakanlah (harta bendamu) di jalan Allah, dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan, dan berbuat baiklah, karena Sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik”(QS. Al-Baqarah(2):195).

Firman Allah diatas menjelaskan bahwa Allah SWT sesungguhnya tidak menghendaki adanya kerusakan dimuka bumi ini. Segala sesuatunya yang diciptakan Allah swt diberikan kepada manusia untuk dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya. Dan manusia sebagai mahluk yang diberi akal dan kemampuan dari semua mahluk hidup ciptaan-Nya diberi peringatan untuk tidak melakukan kerusakan dengan perbuatannya (perilakunya tidak aman) dimana dengan berperilaku tidak aman tersebut akan menciptakan kondisi yang dapat membahayakan dirinya sendiri maupun terhadap orang lain dan juga terhadap kelangsungan hidup ciptaan-Nya yang lain (lingkungan hidup).

Allah SWT telah menetapkan dan menjadikan adanya keterkaitan antara sebab dan musabab. Dalam meraih kebaikan dan keselamatan atau terjauhan dari bencana dan musibah, Allah SWT telah menuntunkan sebab-sebab yang dapat menghantarkan kepada tujuan tersebut. Sehingga seseorang tidak hanya sekedar berserah diri kepada Allah namun di sisi lain dia pun dituntut untuk melakukan upaya agar meraih apa yang dia sandarkan tersebut. Inilah bentuk tawakal yang benar. Demikian pula terkait dengan pembahasan kita kali ini, dituntut bagi kita untuk bertawakal kepada Allah. Selain dengan bersandar penuh kepada-Nya, mesti ditambah pula dengan melakukan sebab-sebab tercapainya keselamatan dan sebab-sebab terhindar dari musibah dan kecelakaan saat berkendara. Di antara bentuk tawakal tersebut adalah berdoa. Rasulullah telah mengajarkan kepada kita beberapa doa terkait dengan kegiatan berkendara, di antaranya:

a. Doa ketika keluar rumah:

بِسْمِ اللَّهِ تَوَكَّلْتُ عَلَى اللَّهِ لَا حَوْلَ وَلَا قُوَّةَ إِلَّا بِاللَّهِ

Artinya:

"Dengan menyebut nama Allah, aku bertawakkal kepada Allah, dan tidak ada daya dan kekuatan kecuali dengan pertolongan Allah." (HR. Abu Dawud no. 5097 dan at-Tirmidzi no. 3426).

b. Di saat akan berkendara:

بِسْمِ اللَّهِ، الْحَمْدُ لِلَّهِ سُبْحَانَ الَّذِي سَخَّرَ لَنَا هَذَا وَمَا كُنَّا لَهُ مُقْرِنِينَ. وَإِنَّا إِلَىٰ رَبِّنَا لَمُنْقَلِبُونَ الْحَمْدُ لِلَّهِ، الْحَمْدُ لِلَّهِ، الْحَمْدُ لِلَّهِ، اللَّهُ أَكْبَرُ، اللَّهُ أَكْبَرُ،

اللَّهُ أَكْبَرُ، سُبْحَانَكَ اللَّهُمَّ إِنِّي ظَلَمْتُ نَفْسِي فَاغْفِرْ لِي، فَإِنَّهُ لَا يَغْفِرُ
الدُّنُوبَ إِلَّا أَنْتَ.

Artinya:

“Dengan nama Allah, segala puji bagi Allah, Mahasuci Dzat Yang menundukkan kendaraan ini untuk kami, padahal kami sebelumnya tidak mampu menguasainya dan sesungguhnya kami akan kembali kepada Rabb kami (di hari Kiamat). Segala puji bagi Allah (3x), Allah Maha Besar (3X) Mahasuci Engkau, ya Allah! Sesungguhnya aku menganiaya diriku, maka ampunilah aku. Sesungguhnya tidak ada yang dapat mengampuni dosa-dosa kecuali Engkau.” (HR. Abu Dawud no. 2602 dan at-Tirmidzi no.3446).

- c. Apabila melalui jalan menanjak bertakbir (satu atau dua atau tiga kali) dan apabila melewati jalan menurun bertasbih (satu atau dua atau tiga kali) dengan suara rendah.

Sahabat Jabir berkata, *“Kami dahulu apabila melalui jalan yang menanjak bertakbir dan apabila melewati jalan yang menurun kami bertasbih.” (HR. al-Bukhari no. 2831).*

Selanjutnya adalah Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi yang salah satu babnya mengatur mengenai persyaratan teknis dan laik jalan yang harus dipenuhi oleh kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 2, terdiri dari:

- a. Landasan yang meliputi rangka landasan, motor penggerak, sistem pembuangan, penerus daya, alat kemudi, sistem roda-roda, sistem suspensi, sistem rem, lampu-lampu, dan alat pemantul cahaya serta komponen pendukung.

- b. Badan kendaraan

Selain itu terdapat pula peraturan perundangan yang mengatur mengenai dana kecelakaan yaitu Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 416/KMK.06/2001 tentang penetapan santunan dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan. Peraturan ini memberikan perlindungan kepada masyarakat dengan memberikan santunan sebagai kompensasi dari kecelakaan lalu lintas yang dialami. Oleh karena itu, pemerintah mewajibkan masyarakat yang memiliki kendaraan untuk membayar sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas setiap tahun.

2. Kecelakaan

Kecelakaan adalah kejadian yang tidak diduga dan tidak diharapkan. Tak terduga karena dibelakang peristiwa itu terdapat unsur ketidak sengajaan, lebih lebih dalam hal perencanaan. Tak diharapkan karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian materil dan penderitaan dari yang paling ringan sampai yang paling berat (Suma'mur, 2006). Menurut Suma'mur, suatu peristiwa yang dapat digolongkan suatu kecelakaan jika bersifat diluar kemauan manusia, disebabkan oleh kekuasaan dari luar yang berlangsung cepat dan mengakibatkan cedera badan jiwani.

Adapun definisi Colling (1990), kecelakaan adalah suatu kejadian atau peristiwa yang tidak diharapkan serta tidak dikendalikan yang disebabkan oleh manusia, faktor situasi, faktor lingkungan ataupun kombinasi dari ketiga faktor tersebut yang dapat berakibat cedera sakit, kematian, kerusakan materil atau kejadian-kejadian lain yang tidak diinginkan.

Kecelakaan memang kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, dan tidak hanya mengakibatkan traumatik, cedera, atau kecacatan tetapi juga yang paling fatal dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan yang sulit diminimalisasi malahan cenderung meningkat sejalan dengan penambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan (Hobbs, 1995).

Kecelakaan dapat dikelompokkan berdasarkan situasi keadaannya menjadi tiga, yaitu kecelakaan yang berhubungan dengan pekerjaan, kecelakaan di rumah dan kecelakaan lalu lintas yang memberikan kontribusi tingkat fatalitas paling tinggi (Rajak dan Agustiono, 1993).

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ سَعْدُ بْنُ سِنَانَ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ : لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

Artinya :

Dari Abu Sa'id, Sa'ad bin Sinan Al Khudri radhiallahuanhu, sesungguhnya Rasulullah Shallallahu'alaihi wasallam bersabda : "Tidak boleh melakukan perbuatan (mudharat) yang mencelakakan diri sendiri dan orang lain". (HR. Ibnu Majah dan Daruqutni).

Hadits diatas menjelaskan bahwa kita sebagai manusia tidak boleh membahayakan diri sendiri dan orang lain termasuk ketika kita berkendara. Oleh karena itu, Kecelakaan adalah sesuatu yang sangat membahayakan diri kita sendiri sebagai pengendara dan orang lain sebagai korban kecelakaan ketika kita

berkendara tidak berhati-hati atau tidak aman. Apalagi kecelakaan tersebut menelan korban jiwa manusia.

3. Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut definisi WHO adalah sebagai berikut: “suatu kejadian lalu lintas jalan yang mengakibatkan cedera atau kerugian harta benda” (Triska, 2007). Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada BAB XI pasal 93 ayat (1) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban jiwa atau kerugian harta benda. Terdapat tiga klasifikasi kecelakaan lalu lintas berdasarkan pengertian tersebut diatas:

- a. Kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor adalah setiap kecelakaan kendaraan bermotor yang terjadi di jalan umum.
- b. Kecelakaan kendaraan bermotor yang bukan merupakan kecelakaan lalu lintas adalah setiap kecelakaan bermotor yang terjadi di tempat lain selain di jalur umum.
- c. Kecelakaan lalu lintas bukan dari kendaraan adalah setiap kecelakaan yang terjadi di jalan umum, dimana yang terlibat di dalamnya adalah manusia atau kendaraan tidak bermotor yang menggunakan jalan tersebut.

4. Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

- a. Faktor Manusia Sebagai Pengemudi

Manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mengemudi merupakan pekerjaan kompleks, yang

memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan menerima pengaruh rangsangan dari keadaan sekelilingnya. Kelancaran dan keselamatan lalu lintas tergantung pada kesiapan dan keterampilan pengemudi dalam menjalankan kendaraannya (F.D. Hobbs, 1995).

Dalam mengemudi, manusia dipengaruhi oleh faktor yang berasal dari dalam diri sendiri, seperti:

1) Usia

Kelompok usia remaja dan dewasa muda (25 tahun ke bawah) mempunyai risiko tinggi untuk mengalami kecelakaan. Hal ini dikarenakan perkembangan kejiwaannya belum mantap (labil) cenderung emosional dalam mengendalikan kendaraan sehingga kurang memperhatikan bahaya. Sedangkan pada usia lanjut (diatas 50 tahun), terjadi proses biologis yang mengakibatkan penurunan ketajaman penglihatan dan pendengaran serta daya reaksi yang lambat (F.D. Hobbs, 1995).

2) Tingkat Pendidikan

Semakin tinggi tingkat pendidikan maka tingkat kecelakaan akan semakin rendah, karena pendidikan mempengaruhi cara berfikir dan bertindak dalam menghadapi pekerjaan termasuk risiko pekerjaan (F.D. Hobbs, 1995).

3) Keahlian (Skill) Mengemudi

Kemampuan pengetahuan yang berkaitan dengan lalu lintas dan kendaraan sangat penting bagi pengemudi. Kesanggupan dan kecakapan ini dinyatakan dalam bentuk surat izin mengemudi (SIM) (F.D. Hobbs, 1995).

4) Kondisi Tubuh Pengemudi

Kondisi tubuh pengemudi ini akan mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengendarai sepeda motor. Apabila kondisi tubuh pengemudi sehat maka pengemudi akan mengendarai mobil dengan kontrol yang penuh sehingga kendaraan lebih terjamin (F.D. Hobbs, 1995).

b. Faktor Lingkungan

Jalan merupakan salah satu unsur yang menentukan kelancaran perekonomian suatu daerah. Hal-hal yang perlu diperhatikan dari suatu jalan adalah (Boediharto, 1987):

1) Disain teknik/struktur jalan

Disain teknis suatu jalan harus sesuai dengan keadaan lingkungan agar dapat menjalin keselamatan pemakai jalan. Jalan protokol harus dibedakan dengan jalan yang lurus, tikungan, persimpangan, bundaran, maupun tanjakan/turunan harus berbeda pada desainnya.

2) Keadaan jalan yang tidak dapat menampung volume kendaraan.

3) Volume kendaraan adalah jumlah kendaraan yang bergerak dalam arah tertentu, melalui suatu titik yang telah ditentukan selama periode tertentu.

Pada waktu-waktu tertentu (*peak hours*) jumlah kendaraan yang melewati suatu jalan melebihi daya tampung jalan tersebut, sehingga terjadi kemacetan

dan kecelakaan. Lebih buruk lagi jika di jalan tersebut tidak ada jalan-jalan penyalur yang berfungsi untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas pada jalan utama.

- 4) Kondisi jalan operasi, misalnya berlubang, bergelombang, berpasir, rata, kering atau basah.
- 5) Alat-alat kelengkapan jalan, seperti lampu penerangan jalan, lampu pengatur lalu lintas dan marka jalan tersebut.
- 6) Musim, pada musim hujan kondisi jalan yang licin kemungkinan menimbulkan potensi untuk terjadi selip jika kecepatan sepeda motor yang melintasi melebihi kecepatan rata-rata. Pada musim panas, debu yang ditimbulkan oleh gerakan sepeda motor menutupi pandangan kendaraan yang ada dibelakangnya sehingga tidak menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan.

c. Faktor Kendaraan

1) Jenis dan Ukuran Kendaraan

Jumlah berat maksimum beban yang diangkut harus disesuaikan dengan jenis dan ukuran kendaraan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan pada saat operasi.

2) Kondisi Kendaraan dan Pengaruhnya pada Pengemudi

Kekurangan kekurangan yang dapat berpengaruh pada pengemudi, antara lain:

- (a) Tidak ergonomis, seperti tinggi tempat duduk dan tinggi mata/pandangan, getaran, ketinggian lutut dan panjang kaki.

(b) Keterbatasan pandangan (*blind spot*), baik pada pandangan ke depan ataupun pada pandangan ke belakang.

3) Penerangan

Penerangan sangat dibutuhkan untuk pada perjalanan malam hari untuk melihat jalan, sebagai tanda adanya kendaraan dan member isyarat untuk belok atau berhenti. Lampu penerangan meliputi lampu besar/utama, lampu kecil, dan *rotary lamp*, lampu belakang ataupun lampu rem.

4) Rem

Kemampuan kendaraan untuk berhenti dengan cepat dan dapat dikendalikan dengan baik merupakan persyaratan yang penting bagi sistem pengereman dan faktor utama dalam keselamatan lalu lintas. Metode dalam penggunaan rem bervariasi, sesuai dengan pengemudi dan situasi lalu lintasnya, jarak pandang henti pada prinsipnya ditentukan oleh efisiensi dan kondisi sistem pengereman dan beban kendaraan, kondisi cuaca, karakteristik permukaan jalan, karakteristik ban, geometrik jalan. Sebagian besar pengemudi, selama gerakan pengereman, memperlambat kendaraannya dalam dua tahap. Pertama, pada waktu pengemudi memindahkan kakinya dari pedal gas ke pedal/tuas rem dan kedua, pada waktu pengemudi menekan pedal/tuas rem untuk menambah gaya rem pada roda. Jika ahli lalu lintas telah merancang jalan dengan benar, maka pengereman mendadak hanya dilakukan pada keadaan darurat.

5) Lampu Kendaraan

Agar operasi kendaraan aman, seorang pengendara memerlukan pandangan yang jelas ke depan, konsistensi dengan kecepatan dan bebas dari kusamnya kaca helm dan didukung oleh lampu kendaraan. Lampu kendaraan banyak digunakan pada malam hari agar pandangan ke depan lebih jelas, mengetahui kondisi lingkungan yang dilewati, dan agar pengguna jalan lainnya dapat mengetahui keberadaan kendaraan kita.

B. Tinjauan Umum Tentang Persepsi

1. Pengertian Persepsi

Dalam setiap perilaku manusia, pasti ada proses berfikir yang dilalui. Dalam proses berfikir untuk melakukan tindakan, banyak dipengaruhi oleh rangsangan-rangsangan dari lingkungan sekitarnya. Setiap orang mendapat informasi yang berbeda-beda dari lingkungannya yang membentuk pola pikir seseorang. Inilah mengapa pola pikir setiap manusia berbeda-beda, tergantung proses berpikir dan informasi yang telah diterima sebelumnya. Pola pikir ini yang membentuk persepsi seseorang yang berpengaruh terhadap pengambilan keputusan dan tindakan seseorang. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Persepsi berarti tanggapan (penerimaan) langsung dari sesuatu, atau proses seseorang mengalami beberapa hal melalui panca inderanya.

Setiap individu dalam kehidupannya sehari-hari akan menerima stimulus atau rangsang berupa informasi, objek, peristiwa, dan lain-lain yang berasal dari lingkungan. Stimulus yang berkaitan dengan dirinya akan diberi makna oleh individu yang bersangkutan. Proses pemahaman atau pemberian makna terhadap

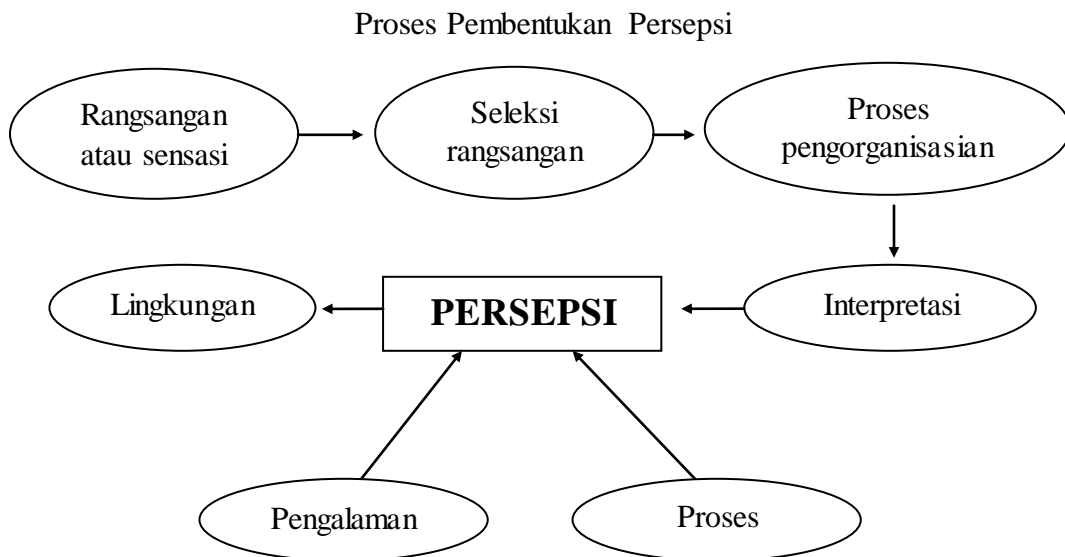
stimulus itu dinamakan proses persepsi. Untuk memberikan gambaran lebih jelas lagi mengenai persepsi, berikut pengertian persepsi yang dikemukakan beberapa ahli.

Menurut Sarlito Wirawan Sarwono (1983), persepsi dinyatakan sebagai kemampuan seseorang untuk mengorganisir suatu pengamatan. Kemampuan tersebut antara lain kemampuan untuk membedakan, kemampuan untuk mengelompokkan, dan kemampuan untuk memfokuskan. Setiap orang bisa saja mempunyai persepsi yang berbeda meskipun objeknya sama. Hal tersebut dimungkinkan karena adanya perbedaan dalam sistem nilai dan ciri kepribadian dari individu yang bersangkutan.

Menurut Robbins (1999), persepsi adalah suatu proses dimana individu mengorganisasikan dan menafsirkan kesan-kesan indera mereka untuk memberikan makna terhadap lingkungan. Sondang P. Siagian (1989) berpendapat bahwa persepsi merupakan suatu proses dimana seseorang mengorganisasikan dan menginterpretasikan kesan-kesan sensorinya dalam usaha memberikan suatu makna tertentu dalam lingkungannya. Chaplin (1999), dalam Tiara (2007), menjelaskan bahwa persepsi sebagai proses mengetahui atau mengenali objek dan kejadian objektif dengan bantuan indera. Proses perseptual ini dimulai dengan perhatian, yaitu merupakan proses pengamatan selektif. Didalamnya mencakup pemahaman dan mengenali atau mengetahui objek-objek serta kejadian-kejadian.

2. Proses Pembentukan Persepsi

Damayanti (2000), dalam Tiara Prasilika (2007), mencoba menggambarkan proses pembentukan persepsi pada gambar dibawah ini:



Gambar 2.1 Skema Proses Pembentukan Persepsi

1) Proses penerimaan rangsangan

Proses pertama dalam persepsi adalah penerimaan rangsangan dari berbagai sumber yang diterima individu melalui panca indera yang dimilikinya dan akan memberikan respon sesuai dengan penilaian dan pemberian arti terhadap rangsangan lain. Allah SWT berfirman:

وَاللَّهُ أَخْرَجَكُمْ مِنْ بُطُونِ أُمَّهَاتِكُمْ لَا تَعْلَمُونَ شَيْئًا وَجَعَلَ لَكُمُ السَّمْعَ
وَالْأَبْصَرَ وَالْأَفْئِدَةَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿٧٨﴾

Terjemahnya:

“Dan Allah mengeluarkan kamu dari perut ibumu dalam Keadaan tidak mengetahui sesuatupun, dan Dia memberi kamu pendengaran, penglihatan dan hati, agar kamu bersyukur.” (QS. An-Nahl(16):78).

Ayat tersebut memberikan gambaran bahwa manusia dilahirkan dengan tidak mengetahui sesuatu apapun, maka Allah melengkapi manusia dengan alat indera untuk manusia sehingga manusia dapat merasa atas apa yang terjadi padanya dari pengaruh-pengaruh luar yang baru dan mengandung perasaan-perasaan yang berbeda sifatnya antara satu dengan yang lainnya. Dengan alat indera tersebut, manusia akan mengenali lingkungannya dan hidup di dalam lingkungan tersebut.

2) Proses menyeleksi rangsangan

Setelah diterima, rangsangan atau data yang diseleksi tidaklah mungkin memperhatikan rangsangan yang diterima. Demi menghemat perhatian-perhatian yang digunakan, rangsangan-rangsangan itu disaring dan diseleksi untuk diproses lebih lanjut.

3) Proses pengorganisasian

Rangsangan yang diterima selanjutnya diorganisasikan dalam suatu bentuk sesuai dengan rangsangan yang diterima.

4) Proses penafsiran

Setelah data diterima dan diatur, proses selanjutnya individu menafsirkan data yang diterima dengan berbagai cara. Dikatakan bahwa telah terjadi persepsi setelah rangsang atau data tadi ditafsirkan. Persepsi pada pokoknya memberikan arti kepada berbagai data mempengaruhi penafsiran, diantaranya adalah:

- (a) Perangkat persepsi, nilai-nilai atau kepercayaan yang dianut individu akan mempengaruhi pada persepsi yang akan diterima. Kepercayaan atau pendapat-pendapat tadi dapat dikatakan sebagai perangkat persepsi.
- (b) Pembelaan persepsi, apabila data atau rangsangan yang diterima individu bertentangan dengan nilai-nilai atau kepercayaan yang dimiliki, maka individu akan melakukan apa yang dinamakan persepsi, mekanismenya antara lain, menolak data yang diterima, memodifikasi data, membenarkan sikap dan kepercayaan data itu diterima.

3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Persepsi

Persepsi seseorang tidak timbul dengan sendirinya, tetapi melalui proses dan faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang. Faktor-faktor inilah yang menyebabkan dua orang melihat sesuatu mungkin memberikan interpretasi yang berbeda tentang apa yang dilihatnya itu. Menurut Stephen P. Robbins, terdapat 3 faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang, yaitu:

a. Individu yang Bersangkutan

Apabila seseorang melihat sesuatu dan berusaha memberikan interpretasi tentang apa yang dilihatnya itu, ia dipengaruhi oleh karakteristik individual yang dimilikinya seperti sikap, motif, kepentingan, minat, pengalaman, pengetahuan, dan harapannya.

b. Sasaran dari Persepsi

Sasaran itu mungkin berupa benda, orang atau peristiwa. Sifat-sifat itu biasanya berpengaruh terhadap persepsi orang yang melihatnya. Persepsi terhadap sasaran bukan merupakan sesuatu yang dilihat secara terisolasi

melainkan dalam kaitannya/hubungannya dengan orang lain. Hal itu menyebabkan seseorang cenderung mengelompokkan orang, benda atau peristiwa sejenis, dan memisahkannya dari kelompok lain yang tidak serupa.

c. Situasi

Persepsi harus dilihat secara kontekstual yang berarti situasi dimana persepsi itu timbul perlu mendapat perhatian, situasi merupakan faktor yang turut berperan dalam penumbuhan persepsi seseorang.

Pembentukan persepsi juga sangat dipengaruhi oleh informasi yang pertama kali diterima (Feldman, 1985), oleh karena itu pengalaman pertama yang tidak menyenangkan akan sangat mempengaruhi pembentukan persepsi seseorang. Tetapi karena stimulus yang dihadapi oleh manusia senantiasa berubah, maka persepsi pun dapat berubah-ubah sesuai dengan stimulus baru yang diterima. Persepsi menjadi penting karena merupakan dasar dari seseorang dalam berperilaku dan mempengaruhi seseorang dalam membuat keputusan (Robbins, 1998).

Tidak terlalu berbeda dengan apa yang dikemukakan oleh Stephen P. Robbins, David Krech (1962) dalam Praslika, Tiara H. (2007:14) menyatakan bahwa yang mempengaruhi pembentukan persepsi seseorang adalah:

- a. *Frame of Reference*, yaitu kerangka pengetahuan yang dimiliki yang dipengaruhi dari pendidikan, bacaan, penelitian, dan lain-lain.
- b. *Frame of Experience*, yaitu berdasarkan pengalaman yang telah dialaminya yang tidak lepas dari keadaan lingkungan sekitarnya.

Menurut Feldman (1985), dalam Ben F. Ramadhan, pembentukan persepsi juga sangat dipengaruhi oleh informasi yang pertama kali diperoleh. Oleh karena itu, pengalaman pertama yang tidak menyenangkan akan sangat mempengaruhi pembentukan persepsi seseorang. Tetapi karena stimulus yang dihadapi oleh manusia senantiasa berubah, maka persepsi pun dapat berubah-ubah sesuai dengan stimulus yang diterima.

Berdasarkan beberapa pendapat ahli diatas, dapat diketahui bahwa proses pembentukan persepsi dapat dipengaruhi oleh berbagai hal seperti pengalaman, kemampuan, individu, lingkungan dan lain sebagainya. Proses pembentukan itu sendiri dapat dikelompokkan menjadi faktor internal dan faktor eksternal.

4. Persepsi terhadap Risiko Bahaya

Menurut WHO (1999) dalam Ben F. Ramadhan (2009) *risk perception* merupakan suatu proses dimana individu menginterpretasikan informasi mengenai risiko yang mereka peroleh. Menurut Kathryn Mearns dalam Ben F. Ramadhan (2009), *risk perception* dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut:

- a. Pengetahuan
- b. Personal
- c. Konteks
- d. Kualitas lingkungan kerja
- e. Kepuasan dengan ukuran *safety*
- f. Sikap terhadap resiko dan *safety*
- g. Budaya *safety*

C. Tinjauan Umum Tentang Pengetahuan

1. Definisi Pengetahuan

Kata “ilmu” merupakan terjemahan dari kata inggris *science*, kata *science* berasal dari kata latin *scientia* yang berarti “Pengetahuan”. Kata *scientia* berasal dari bentuk kata kerja *scire* yang artinya “mempelajari” atau “mengetahui” (Alex Sobur, 2003). Sedangkan menurut Notoadmodjo (1993), pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga.

Menurut Meliono (2007), pengetahuan adalah informasi atau maklumat yang diketahui atau disadari oleh seseorang. Berbagai gejala yang ditemui dan diperoleh manusia melalui pengamatan inderawi juga merupakan suatu pengetahuan. Pengetahuan muncul ketika seseorang menggunakan indera dan akal budinya untuk mengenali benda atau kejadian tertentu yang belum pernah dilihat atau dirasakan sebelumnya.

Partap Sing Mehra dan Jazir Buhran dalam Pitasari (2008), pengantar logika tradisional, mengemukakan, “Pengetahuan adalah suatu sistem gagasan yang bersesuaian dengan sistem benda-benda dan dihubungkan oleh keyakinan”. Dengan demikian, pandangan dari kedua penulis ini, ada tiga hal yang harus dipenuhi dalam pengetahuan, yaitu:

- a. Adanya sistem gagasan dalam pikiran.
- b. Gagasan ini sesuai dengan benda-benda sebenarnya.

- c. Haruslah ada suatu keyakinan tentang persesuaian.

Apabila salah satu dari tiga unsur tersebut hilang, tidak akan terjadi “Pengetahuan”.

2. Sumber, Bentuk, dan Tingkatan dalam Pengetahuan

Menurut Mehra dan Burhan dalam Pitasari (2008), ada tiga sumber pengetahuan, yaitu:

- a. Pengetahuan yang diperoleh dari pengalaman langsung.
- b. Pengetahuan yang diperoleh dari suatu kondisi.
- c. Pengetahuan yang diperoleh dari kesaksian dan *authority*.

Berdasarkan bentuknya, Mehra dan Burhan dalam Pitasari (2008) membagi pengetahuan dalam dua bagian, yaitu:

- a. Pengetahuan Langsung

Pengetahuan yang didapat dari persepsi ekstern dan persepsi intern.

- b. Pengetahuan Tidak Langsung

Pengetahuan yang diperoleh dengan cara menarik konklusi, kesaksian, dan *authority*.

Berdasarkan tingkatannya, ada 6 tingkatan dalam pengetahuan, yaitu:

- a. Tahu atau *know*, diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Contoh dapat menyebutkan gejala suatu penyakit.
- b. Memahami atau *comprehention*, diartikan sebagai kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar. Misalnya menjelaskan mengapa harus menjaga kebersihan lingkungan.

- c. Aplikasi, diartikan sebagai kemampuan menggunakan materi yang telah dipelajari pada kondisi dan situasi senyataannya. Contoh menyelesaikan masalah matematika dengan menggunakan matematika.
- d. Analisis, diartikan sebagai kemampuan untuk menjabarkan suatu materi atau objek ke dalam suatu komponen komponen, tetapi masih berkaitan satu sama lain di dalam satu struktur.
- e. Sintesis, diartikan sebagai kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang sudah ada.
- f. Evaluasi, diartikan sebagai kemampuan untuk melakukan suatu penilaian terhadap suatu materi atau objek.

3. Hubungan Pengetahuan dengan Persepsi

Hubungan antara persepsi dengan pengetahuan dapat dilihat dari penelitian yang dilakukan Budi Suprani (2010), yaitu salah satu yang mempengaruhi persepsi rendah adalah pengetahuan yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor kurang baik. Dari 117 responden yang diteliti, 53% dinyatakan memiliki pengetahuan yang kurang baik. Selain itu, pada penelitian yang dilakukan oleh Ben Fauzi Ramadhan (2009), menyatakan dari 239 responden yang diteliti, 73,23% dinyatakan memiliki pengetahuan yang kurang baik.

D. Tinjauan Umum Tentang Motivasi

1. Pengertian Motivasi

Secara etimologis, motif atau dalam bahasa Inggrisnya *motive*, berasal dari kata *motion*, yang berarti “gerakan” atau sesuatu yang “bergerak”. Jadi istilah

“motif” berkaitan erat dengan “gerak”, yakni gerakan yang dilakukan oleh manusia atau disebut juga perbuatan atau tingkah laku (Alex Sobur, 2003).

Selain motif, dalam psikologi juga dikenal dengan istilah motivasi. Sebenarnya, motivasi merupakan istilah yang lebih umum yang menunjukkan pada proses seluruh gerakan, termasuk situasi yang mendorong, dorongan yang timbul dalam diri individu, tingkah laku yang ditimbulkannya, dan tujuan atau akhir dari gerakan atau perbuatan. Karena itu, bisa dikatakan juga bahwa motivasi bisa membangkitkan motif, membangkitkan daya gerak, atau menggerakkan seseorang atau diri sendiri untuk berbuat sesuatu dalam rangka mencapai suatu tujuan atau keputusan.

Dalam suatu motif, umumnya terdapat dua unsur pokok, yaitu unsur dorongan suatu kebutuhan dan unsur tujuan. Proses interaksi timbal balik antara kedua unsur ini terjadi di dalam diri manusia. Misalnya, keadaan cuaca, kondisi lingkungan dan sebagainya. Oleh karena itu, bisa saja terjadi perubahan motivasi dalam waktu yang relatif singkat jika ternyata motivasi yang pertama mendapat hambatan atau tidak dapat terpenuhi.

Motivasi berasal dari bahasa latin yaitu “*movere*” yang berarti menggerakkan (*to move*). Motivasi mewakili proses-proses psikologi yang menyebabkan timbulnya pengarah, persistensi kegiatan-kegiatan sukarela yang ditujukan ke arah pencapaian tujuan. Motivasi merupakan hasrat dari dalam diri seseorang yang menyebabkan orang tersebut melakukan tindakan. Seseorang sering melakukan tindakan untuk suatu hal mencapai tujuan. Motivasi merupakan penggerak yang menggambarkan pada tujuan, dan itu jarang muncul dengan sia-

sia. Kata-kata butuh, ingin, hasrat dan penggerak semuanya sama dengan *motive*, yaitu asal kata motivasi (Methis, 2001).

Motivasi adalah sesuatu yang ada dalam diri seseorang, yang mendorong orang tersebut untuk bersikap dan bertindak untuk mencapai tujuan tertentu, motivasi dapat berupa kebutuhan dan cita-cita. Motivasi diartikan dengan istilah dorongan, dorongan tersebut merupakan gerak jiwa dan jasmani untuk berbuat (Saleh dan Nisa, 2006).

Motivasi adalah suatu keadaan psikologi tertentu dalam diri seseorang yang muncul oleh karena adanya dorongan untuk memenuhi kebutuhan tertentu. Motivasi ini kemudian menimbulkan tingkah laku untuk memenuhi kebutuhan tadi. Dengan demikian motivasi dapat diartikan sebagai suatu proses (Indriyanti, 1999).

Sedangkan menurut Umar (2000) dalam penelitiannya menyebutkan, motivasi adalah daya pendorong yang mengakibatkan seseorang anggota organisasi mau dan rela untuk mengarahkan kemampuan dalam bentuk keahlian atau keterampilan, tenaga dan waktunya untuk menyelenggarakan berbagai kegiatan yang menjadi tanggung jawabnya dan menunaikan kewajibannya dalam rangka pencapaian tujuan dan berbagai sasaran organisasi yang telah ditetapkan sebelumnya.

Dari beberapa pengertian di atas dapat dikatakan bahwa tidak ada suatu motivasi apabila tidak dirasakan adanya suatu kebutuhan, sehingga motivasi yang telah tumbuh merupakan dorongan untuk mencapai tujuan guna memenuhi

kebutuhan atau mencapai keseimbangan. Dengan demikian motivasi berhubungan erat dengan perilaku dan prestasi kerja.

Motivasi merupakan akibat dari interaksi seseorang dengan situasi tertentu yang dihadapinya. Karena itu terdapat perbedaan dalam kekuatan motivasi yang ditunjukkan oleh seseorang dalam menghadapi situasi tertentu yang dihadapinya. Tindakan motivasi seseorang berbeda dengan orang lain, dan berbeda dalam diri seseorang pada waktu yang berlainan. Jadi motivasi dapat bersumber dari dalam diri seseorang yang sering dikenal dengan istilah motivasi internal atau intrinsik akan tetapi dapat pula bersumber dari luar diri seseorang yang bersangkutan yang dikenal dengan istilah motivasi eksternal atau ekstrinsik. (Umar, 2000).

Motivasi memiliki tiga komponen pokok (Saleh dan Nisa, 2006), yaitu:

- a. Menggerakkan. Dalam hal ini motivasi memberikan kekuatan dalam diri individu, membawa seseorang untuk bertindak dengan cara tertentu.
- b. Mengarahkan. Motivasi mengarahkan tingkah laku, menyediakan suatu orientasi tujuan.
- c. Menopang. Motivasi digunakan untuk menjaga dan menopang tingkah laku, lingkungan sekitar harus menguatkan intensitas dan arah dorongan-dorongan dan kekuatan-kekuatan individu.

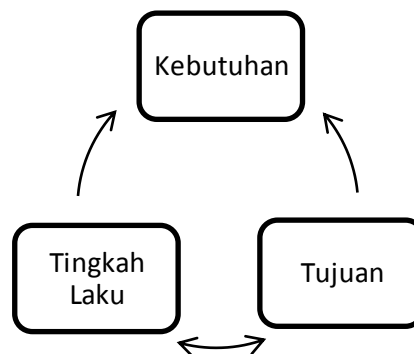
Motivasi memiliki ciri-ciri sebagai berikut (Saleh dan Nisa, 2006), yaitu:

- a. Motivasi adalah majemuk. Dalam satu perbuatan tidak hanya memiliki satu tujuan tetapi memiliki beberapa tujuan yang berlangsung bersama-sama.
- b. Motivasi dapat berubah-ubah. Motivasi sering berubah-ubah sesuai dengan kebutuhan atau kepentingan individu yang bersangkutan.

- c. Motivasi berbeda-beda bagi individu. Dua orang yang memiliki pekerjaan yang sama, tetapi motivasinya bisa berbeda.
- d. Beberapa motivasi yang tidak disadari oleh individu. Banyak tingkah laku individu yang tidak disadari, sehingga dorongan yang muncul sering kali karena berhadapan dengan situasi yang kurang menguntungkan lalu ditekan di bawah sadarnya.

2. Lingkaran Motivasi

Motif dalam psikologi manusia berarti rangsangan, dorongan, atau pembangkit tenaga bagi terjadinya suatu tingkah laku. Karena dilatarbelakangi oleh motif, tingkah laku tersebut disebut “tingkah laku bermotivasi” (Dirgagunarsa, 1996). Menurut Triska (2007) dalam penelitiannya, bahwa ada beberapa unsur yang membentuk lingkaran motivasi (*motivational cycle*), seperti digambarkan berikut ini:



Gambar 2.2 Lingkaran Motivasi

a. Kebutuhan

Motif pada dasarnya adalah bukan merupakan suatu dorongan fisik, tetapi juga orientasi kognitif elementer yang diarahkan pada pemuasan kebutuhan. Ketika orang-orang berupaya untuk memuaskan kebutuhan cinta,

penerimaan masyarakat, atau rasa memiliki, misalnya mereka senantiasa dihadapkan pada saran-saran mengenai bagaimana memuaskan kebutuhan itu. Dengan kata lain memotivasi mereka untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Salah satu teori terkenal yang membahas tentang kebutuhan adalah teori Maslow yang mengklarifikasikan kebutuhan menjadi lima tingkat. Yang terdiri atas kebutuhan fisiologis, rasa aman, cinta, penghargaan, dan mewujudkan jati diri. Hierarki kebutuhan Maslow ini merupakan salah satu teori motivasi yang terkenal. Teori ini sangat berpengaruh dalam psikologi industri dan organisasi sebagai teori motivasi kerja. Dengan kata lain, kebutuhan-kebutuhan ini memotivasi manusia untuk mencapai tujuan.

Menurut Maslow, kebutuhan dasar (kebutuhan dasar fisik dan kebutuhan dasar rasa aman) harus lebih didahului sebelum memenuhi kebutuhan-kebutuhan lainnya. Kebutuhan aman yang dimaksud disini adalah bebas dari bahaya yang dapat mengancam jiwa.

Begitu tiap kebutuhan ini telah cukup banyak dipenuhi, kebutuhan berikutnya menjadi dominan. Pada gambar 2.2 dapat dilihat bahwa kebutuhan individu bergerak naik mengikuti anak tangga hierarki. Dari titik pandang motivasi, teori tersebut mengatakan bahwa meskipun tidak ada kebutuhan yang pernah dipenuhi secara lengkap, suatu kebutuhan yang dipenuhi secara cukup banyak (substansial) tidak lagi termotivasi. Jadi jika kita ingin memotivasi seseorang, maka menurut Maslow, kita perlu memahami sedang berada pada anak tangga manakah orang tersebut dan memfokuskan pada pemenuhan-pemenuhan kebutuhan itu atau kebutuhan diatas tingkat lain.

b. Tingkah Laku

Elemen kedua dari lingkaran motivasi adalah tingkah laku yang digunakan sebagai alat untuk mencapai tujuan. Jadi, tingkah laku pada dasarnya ditujukan untuk mencapai tujuan. Perilaku merupakan kumpulan kegiatan. M.C. Morgan menyebut Instrumental Behaviour untuk tingkah laku yang dipergunakan sebagai alat atau cara agar dapat tercapai (Alex Sobur, 2003:291). Tingkah laku ini, apakah sesuai atau tidak sesuai, baik atau tidak baik, melanggar atau tidak melanggar norma, semuanya disebut tingkah laku.

Selanjutnya Morgan mengemukakan beberapa bentuk tingkah laku sebagai berikut:

- 1) Aktifitas, adalah gerakan-gerakan yang timbul menyertai adanya kebutuhan. Misalnya gerakan yang diperlihatkan oleh pengendara sepeda motor ketika macet dan harus mengejar keterlambatan, atau gerakan gelisah pada seseorang yang sedang berusaha memecahkan masalah.
- 2) Gerakan-gerakan naluriiah. Suatu gerakan yang dapat dilakukan tanpa dipelajari terlebih dahulu. Gerakan-gerakan inilah yang memungkinkan seorang bayi dapat melangsungkan hidupnya, misalnya gerakan seorang bayi yang sedang menyusui pada ibunya.
- 3) Refleks. Suatu gerakan yang diperlihatkan oleh seseorang untuk mempertahankan atau melindungi tubuh dari kemungkinan-kemungkinan cacat, cedera, luka dan lain-lain. Biasanya gerakan refleks terjadi secara cepat sekali. Misalnya pengendara sepeda motor yang mengerem atau

membelokkan sepeda motornya ketika kendaraan didepannya berhenti secara tiba-tiba atau ada seseorang yang menyeberang jalan.

- 4) Belajar secara instrumental, yaitu mempelajari sesuatu yang terjadi tanpa sengaja. Misalnya seorang anak mengatakan “pusing” ketika sedang mengerjakan soal-soal yang berhitung yang sulit.

c. Tujuan

Elemen ketiga dari lingkaran motivasi adalah tujuan yang berfungsi untuk memotivasi tingkah laku. Tujuan yang menentukan seberapa aktif individu akan bertindak laku, karena, selain ditentukan oleh motif dasar, tingkah laku juga ditentukan oleh keadaan dari tujuan. Jika tujuannya menarik, individu akan lebih aktif bertindak laku.

3. Hubungan Motivasi dengan Persepsi

Pada tahun 2009, Ben Fauzi Ramadhan melakukan penelitian yang menunjukkan bahwa hampir sebagian responden yang diteliti memiliki persepsi yang rendah terhadap keselamatan berkendara. Dari total sampel yang diteliti yaitu sebesar 239 responden 59,95% memiliki motivasi yang kurang baik terhadap berkendara.

E. Tinjauan Umum Tentang Pengalaman

Seseorang yang melakukan pekerjaan sesuai dengan pengetahuan yang dimilikinya akan memberikan hasil yang lebih baik dari pada mereka yang tidak mempunyai pengetahuan yang cukup dalam menjalankan tugasnya.

Kenyataan menunjukkan semakin lama seseorang bekerja maka, semakin banyak pengalaman yang dimiliki oleh pekerja tersebut. Sebaliknya, semakin singkat masa kerja berarti semakin sedikit pengalaman yang diperolehnya. Pengalaman bekerja memberikan keahlian dan keterampilan kerja yang cukup namun sebaliknya, keterbatasan pengalaman kerja mengakibatkan tingkat keterampilan dan keahlian yang dimiliki semakin rendah, kebiasaan untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan sejenis merupakan sarana positif untuk meningkatkan keahlian tenaga kerja (Hadiwiryono, 2002).

Pengalaman yang lebih akan menghasilkan pengetahuan yang lebih (Christ, 1993 dalam Dwi Ananing Tyas, 2006). Seseorang yang melakukan pekerjaan sesuai pengetahuan yang dimilikinya akan memberikan hasil yang lebih baik dari pada mereka yang tidak mempunyai pengetahuan cukup akan tugasnya. Kenyataan menunjukkan semakin lama seseorang bekerja, maka semakin banyak pengalaman kerja yang dimiliki oleh pekerja tersebut. Sebaliknya, semakin singkat masa kerja seseorang biasanya semakin sedikit pula pengalaman yang diperolehnya. Pengalaman bekerja memberikan keahlian dan keterampilan dalam kerja sedangkan keterbatasan pengalaman kerja mengakibatkan tingkat keterampilan dan keahlian yang dimiliki semakin rendah. Ini biasanya terbukti dari kesalahan yang dilakukan dalam bekerja dan hasil kerja yang belum maksimal.

Lama kerja seseorang dikaitkan dengan pengalaman kerja dapat mempengaruhi kecelakaan kerja. Terutama pengalaman dalam hal menggunakan berbagai macam alat kerja. Semakin lama masa kerja seseorang

maka pengalaman yang diperoleh akan lebih banyak dan memungkinkan pekerja lebih aman (Dirgagunarsa, 1992). Berdasarkan hasil studi ILO (1989) di Amerika menunjukkan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi selain karena faktor manusia, disebabkan juga karena masih baru dan kurang pengalaman (Dirgagunarsa, 1992).

Pengalaman merupakan keseluruhan yang didapat seseorang dari peristiwa yang dilaluinya, artinya bahwa pengalaman seseorang dapat mempengaruhi persepsi dalam kehidupan organisasinya. Dengan demikian, semakin lama masa kerja seseorang maka pengalaman yang diperolehnya semakin banyak yang memungkinkan pekerja dapat bekerja lebih aman (Millah, 2008).

Sedangkan, menurut Cooper (1998), orang sering berperilaku tidak aman karena orang tersebut belum pernah cedera saat melaksanakan pekerjaannya dengan tidak aman, tetapi jika kita melihat Heinrich's Triangle, sebenarnya orang tidaklah jauh dari potensi kecelakaan. Sementara itu, Geller (2001) menyebutkan faktor pengalaman pada tugas yang sama dan lingkungan sudah dikenal dapat mempengaruhi orang tersebut berperilaku tidak aman dan terus berlaku karena menyenangkan, nyaman, dan menghemat waktu dan perilaku ini cenderung berulang.

Pengalaman untuk kewaspadaan terhadap kecelakaan bertambah baik sesuai dengan usia, masa kerja di perusahaan dan lamanya bekerja di tempat kerja yang bersangkutan. Tenaga kerja baru biasanya belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan keselamatannya. Selain itu, mereka

sering mementingkan dahulu selesainya sejumlah pekerjaan tertentu yang diberikan kepada mereka sehingga keselamatan tidak cukup mendapat perhatian. Oleh karena itu, masalah keselamatan harus dijelaskan kepada mereka sebelum melakukan pekerjaan dan bimbingan pada hari-hari permulaan bekerja adalah sangat penting. Dimana, dalam suatu perusahaan pekerja-pekerja baru yang kurang berpengalaman sering mendapatkan kecelakaan, sehingga diperlukan perhatian khusus (Suma'mur, 1996).

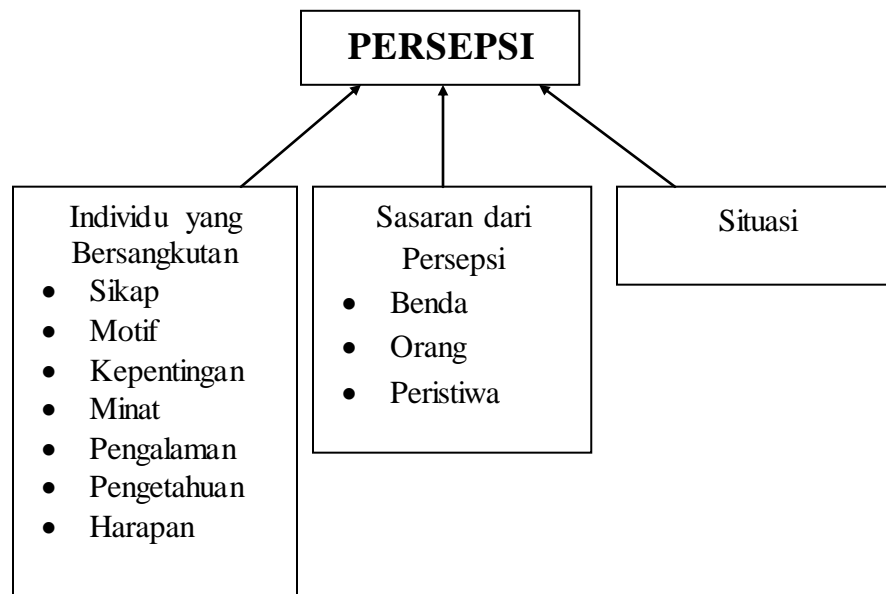
Berdasarkan pendapat Suma'mur (1996) diatas dapat disimpulkan bahwa pengalaman dapat mempengaruhi persepsi supir angkot dalam melakukan berkendara di jalan raya dan pengalaman dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan. Dalam hal ini, pengendara sepeda motor yang berpengalaman dapat lebih menekankan keselamatan dalam mengendarai sepeda motor dikarenakan ia telah mengetahui secara mendalam seluk beluk perjalanannya dan keselamatannya. Sedangkan pengendara sepeda motor yang belum berpengalaman belum mengenali seluk beluk perjalanan dan keselamatannya.

Dirgagunarsa (1992) mengatakan bahwa lama kerja seseorang jika dikaitkan dengan pengalaman kerja dapat mempengaruhi kecelakaan kerja. Terutama pengalaman dalam hal menggunakan berbagai macam alat kerja. Semakin lama masa kerja seseorang maka pengalaman yang diperoleh akan lebih banyak dan memungkinkan pekerja dapat bekerja lebih aman.

F. Pola Pikir Variabel yang Diteliti

1. Kerangka Teori

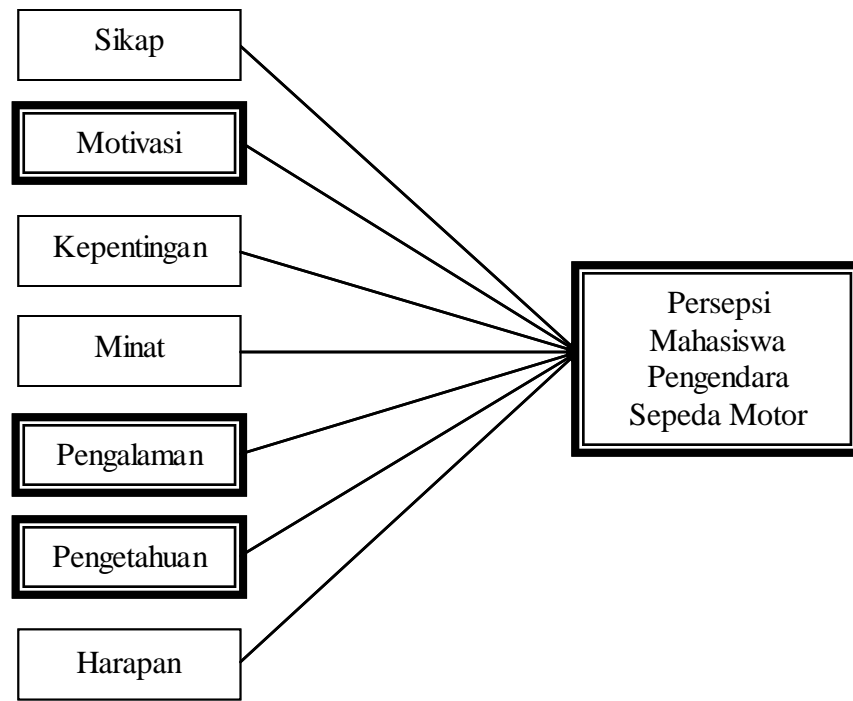
Robbins (1998) menyatakan bahwa faktor yang berhubungan dengan persepsi seseorang antara lain individu yang bersangkutan yaitu pengetahuan, motivasi, pengalaman, kepentingan, sikap, minat dan harapannya; sasaran persepsi yaitu benda, orang atau peristiwa; dan situasi persepsi atau kondisi lingkungan yang membantu proses persepsi. Dari teori diatas tersebut dapat digambarkan pada gambar di bawah ini:



Gambar 2.3 Kerangka Teori

Sumber : Robbins (1998).

2. Kerangka Konsep



Gambar 2.4 Kerangka Konsep

Ket :

- = Variabel yang tidak diteliti
 = Variabel yang diteliti

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif dengan menggunakan metode deskriptif dan analitik. Penelitian ini menggunakan desain studi cross sectional karena pada penelitian ini variabel independen dan dependen akan diamati pada waktu (periode) yang sama.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin yang berlokasi di Jalan H. M. Yasin Limpo No. 36 Samata-Gowa Sulawesi Selatan.

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan selama satu bulan lebih yaitu pada 27 Juli hingga 27 Agustus 2015.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi Penelitian

Populasi adalah seluruh mahasiswa Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin yaitu 1335 orang. Namun pada penelitian ini dikhususkan pada mahasiswa yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua sebagai alat transportasi yang masih belum diketahui.

2. Sampel Penelitian

Karena jumlah pengguna kendaraan bermotor roda dua tidak diketahui secara pasti, maka penghitungan populasi sampel yang digunakan adalah rumus Lemeshow yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{Z_{1-\alpha/2}^2 P(1 - P)}{d^2}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel

P = Proporsi populasi (P=0,5 untuk populasi tidak diketahui)

$Z_{1-\alpha/2}^2$ = Derajat kepercayaan (untuk 95% nilai $Z_{1-\alpha/2}^2=1,96$)

d = Presisi mutlak (10%)

$$n = \frac{1,96^2 (0,5)(1-0,5)}{0,1^2}$$

$$n = 96,04$$

Dari perhitungan yang telah dilakukan, untuk mendapatkan hasil yang akurat dan menghindari kekurangan data maka diambil 100 sampel.

3. Teknik Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan metode *accidental sampling* dengan menggunakan jumlah sampel yang di teliti. Sampel diambil berdasarkan populasi target yaitu seluruh mahasiswa Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua sebagai alat transportasi. Jumlah sampel yang diambil adalah

sebanyak 100 sampel dengan pertimbangan bahwa jumlah sampel tersebut cukup representatif untuk mewakili populasi.

D. Sumber Data Penelitian

Beberapa sumber data penelitian untuk digunakan peneliti dalam melakukan penelitian di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan yaitu :

1. Data Primer

Data ini didapat dengan melakukan observasi langsung ke lapangan dengan menggunakan wawancara dan kuesioner yang dibagikan kepada responden, yaitu mahasiswa Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua sebagai alat transportasi.

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari Satlantas Polres Gowa dari tahun 2010-2014, laporan tahunan PT. Jasa Raharja serta data-data dan dokumen yang relevan dengan penelitian ini. Selain itu data sekunder diperoleh dari informasi tentang kecelakaan di berbagai media, seperti media massa dan internet serta Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

E. Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan oleh peneliti adalah kuesioner atau angket. Pada saat penelitian, kuesioner akan dibagikan langsung oleh peneliti kepada mahasiswa pengendara sepeda motor untuk dilengkapi. Kuesioner yang digunakan sebelumnya pernah digunakan oleh Budi Suprani (2010). Kuesioner ini

mencakup pertanyaan mengenai data umum responden, pengetahuan, motivasi, pengalaman, persepsi.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan beberapa pertanyaan dan modifikasi skala likert. Skala model likert adalah suatu himpunan butir pertanyaan sikap, pendapat, persepsi yang kesemuanya dipandang kira-kira sama dengan sikap, pendapat dan persepsi, penentuan dari pertanyaan-pertanyaan yang cukup baik, baik yang bersifat favorable atau positif maupun unfavorable atau negatif (Walgito, 2003).

Dalam menciptakan alat ukur likert dengan menggunakan pertanyaan-pertanyaan dengan menggunakan lima alternatif jawaban atau tanggapan atas pertanyaan-pertanyaan tersebut. Subjek yang diteliti disuruh memilih salah satu dari lima alternatif jawaban yang disediakan. Lima alternatif yang dikemukakan serta pembobotnya seperti:

- Sangat setuju (5)
- Setuju (4)
- Ragu-ragu (3)
- Tidak setuju (2)
- Sangat tidak setuju (1)

Sedangkan untuk mengukur pertanyaan yang memiliki nilai negatif pembobotnya terbalik, seperti:

- Sangat setuju (1)
- Setuju (2)
- Ragu-ragu (3)

➤ Tidak Setuju (4)

➤ Sangat tidak setuju (5)

Untuk mengetahui pertanyaan-pertanyaan yang cukup baik, baik yang bersifat *favorable* atau positif maupun yang *unfavorable* atau negatif adalah berdasarkan uji validitas dan reliabilitas, yaitu dengan menghitung korelasi antara masing-masing pertanyaan dengan total skor dengan menggunakan rumus (Singarimbun, 1989) seperti berikut:

$$r = \frac{N(\sum XY) - (\sum X \cdot \sum Y)}{\sqrt{[N\sum X^2 - (\sum X)^2][N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Keterangan :

X = Skor pertanyaan

Y = Total skor

r = angka korelasi

Secara statistik, angka korelasi yang diperoleh dibandingkan dengan angka kritik tabel korelasi nilai $-r$, dengan cara melihat baris $N-2$. Jumlah responden yang dipakai untuk uji kusioner ini adalah 30 responden, maka jalur yang dilihat adalah baris $30-2=28$. Untuk taraf signifikansi 5%, maka angka kritik adalah 0,361(Budi Suprani,2010).

Sedangkan reliabilitas suatu konstruk variabel dikatakan baik jika mempunyai nilai alpha conbach's $> 0,70$. Kuesioner dinyatakan reliabel jika mempunyai nilai koefisien alpha yang lebih besar dari 0,7. Pertanyaan-pertanyaan yang digunakan pada penelitian ini memiliki koefisien alpha yang lebih besar dari 0,7, maka pertanyaan-pertanyaan tersebut dinyatakan reliabel(Budi Suprani,2010).

Untuk variabel persepsi, pengetahuan, motivasi dan pengalaman dikelompokkan menjadi dua kategori dengan menggunakan standar skor di bawah ini:

- Baik/ tinggi : Jika total skor jawaban yang diperoleh \geq mean
- Tidak baik/rendah : Jika total skor jawaban yang diperoleh $<$ mean

F. Analisis Data

1. Univariat

Analisis yang dilakukan untuk melihat distribusi frekuensi dan persentase variabel independen, dependen yang diharapkan dari tabel distribusi. Variabel independen terdiri dari pengetahuan, motivasi dan pengalaman, sedangkan variabel dependen yaitu persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Analisis data univariat dilakukan dengan tabulasi dengan menggunakan program SPSS.

2. Bivariat

Analisis bivariat dilakukan untuk melihat hubungan antara variabel-variabel yang mempengaruhi persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor (variabel independen) dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan (variabel dependen). Untuk mencari hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen dengan menggunakan uji chi square. Analisis data bivariat dilakukan dengan menggunakan program SPSS.

Persamaan Chi Square:

$$\chi^2 = \frac{(O - E)^2}{E}$$

Keterangan :

χ^2 = Chi Square

O = Efek yang diamati

E = Efek yang diharapkan

Metode ini digunakan untuk mendapatkan probabilitas kejadiannya. Jika p value $> 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak yang berarti tidak ada hubungan yang bermakna antara kedua variabel tersebut. Sebaliknya jika p value $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti terdapat hubungan yang bermakna antara kedua variabel tersebut.

G. Pengolahan Data

1. Mengkode data (*data coding*)

Kode data dilakukan dengan memberi kode pada tiap jawaban responden. Pemberian kode dimaksudkan untuk memudahkan dalam menganalisis data dan memasukkan data.

2. Menyunting data (*data editing*)

Pada tahap ini peneliti memeriksa kelengkapan data yang telah terkumpul. Pemeriksaan meliputi pengisian, konsistensi, validitas, dan jumlah pertanyaan yang dijawab, apakah jawaban yang di kuesioner sudah:

Lengkap : Semua pertanyaan sudah dijawab

Jelas : Jawaban pertanyaan apakah tulisannya cukup jelas dibaca

Relevan : Jawaban yang ditulis relevan dengan pertanyaan

Konsisten : Apakah antara beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan isi jawaban konsisten

3. Memasukkan data (*data entry*)

Daftar pertanyaan yang telah dilengkapi dengan pengisian kode jawaban selanjutnya dimasukkan ke dalam program SPSS berupa kode-kode.

4. Membersihkan data (*data cleaning*)

Pengecekan kembali data yang telah dimasukkan untuk memastikan data tersebut tidak ada yang salah, sehingga dengan demikian data tersebut telah siap diolah dan dianalisis. Tahap cleaning data terdiri dari:

- a. Mengetahui *missing* data
- b. Mengetahui variasi data
- c. Mengetahui konsistensi data

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. *Gambaran Umum Lokasi Penelitian*

1. Visi, Misi dan Tujuan Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan

a. Visi

“Pusat Pencerahan dan Transformasi Ilmu Kesehatan Berbasis Islam”

b. Misi

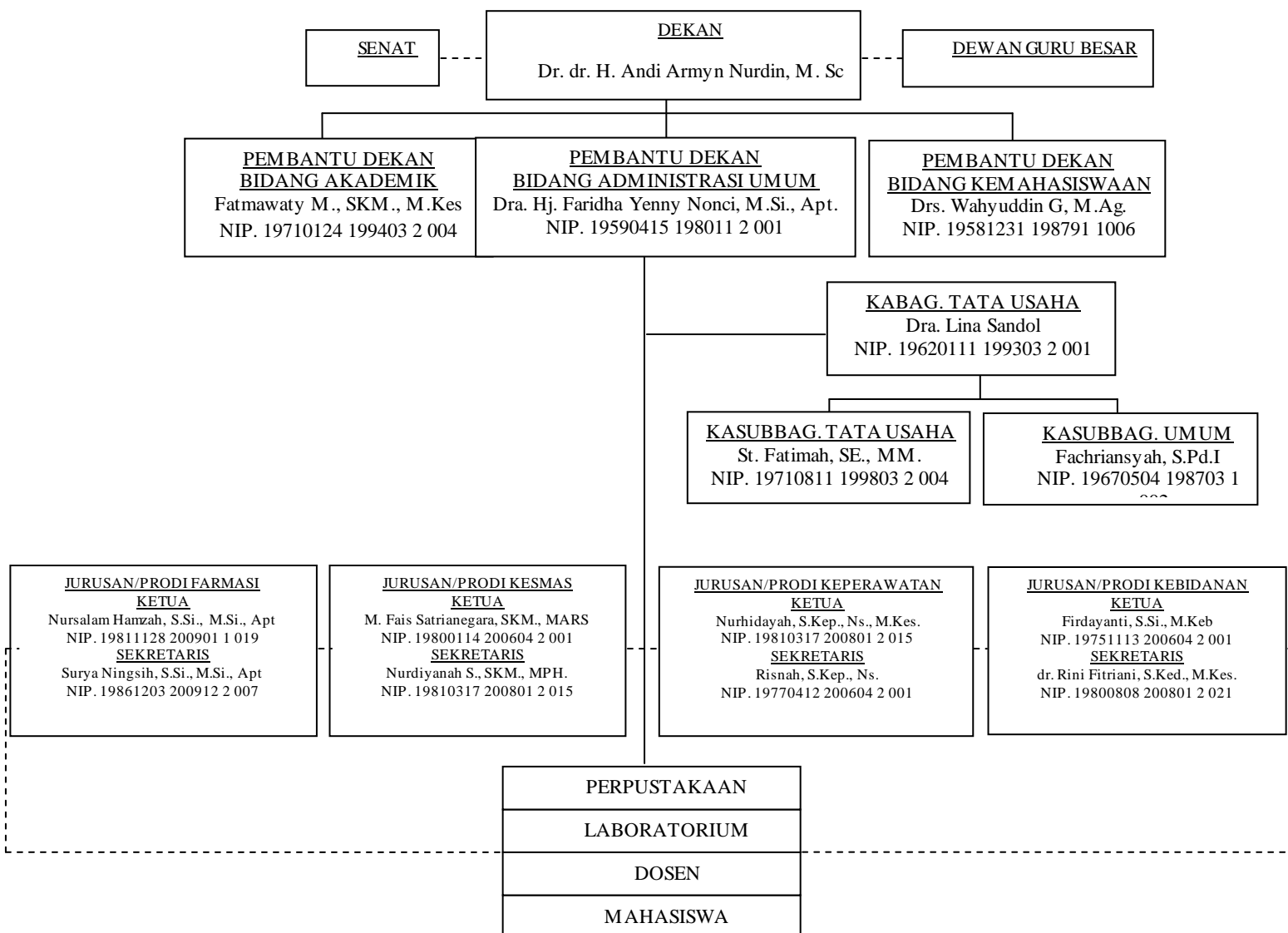
- 1) Menciptakan atmosfir akademik yang kondusif bagi pengembangan kualitas keilmuan kesehatan.
- 2) Menyelenggarakan kegiatan pendidikan, penelitian, dan pengabdian kepada masyarakat yang merefleksikan integrasi antara nilai ajaran Islam dengan ilmu kesehatan.
- 3) Mewujudkan Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan yang mandiri, berkarakter, bertatakelola baik dan berdaya saing menuu Fakultas riset dengan mengembangkan nilai spiritual dan tradisi keilmuan.

c. Tujuan

- 1) Menghasilkan lulusan dibidang Ilmu Kesehatan yang berkualitas, kompeten, dan berakhlak mulia agar mampu menghasilkan karya IPTEKS yang bermanfaat, serta berdaya saing tinggi, untuk memasuki dunia kerja dan berkontribusi nyata bagi pembangunan masyarakat.
- 2) Terselenggaranya Pendidikan dan Pengajaran yang bermutu, untuk menghasilkan lulusan yang ahli dan profesional dalam bidang ilmu kesehatan dan terintegrasi dengan ilmu keislaman.
- 3) Berkembangnya tradisi riset untuk menghasilkan penelitian dibidang Ilmu Kesehatan yang menopang terbentuknya Research University.
- 4) Terwujudnya program pengabdian masyarakat yang bermutu dan berkesinambungan melalui penerapan Ilmu Kesehatan.
- 5) Terselenggaranya sistem administrasi, manajemen, kepemimpinan, dan kelembagaan fakultas serta terwujudnya tata ruang, lingkungan dan iklim kampus yang sehat dan islami.

- 6) Berkembangnya jaringan kerjasama dan kemitraan dengan Fakultas/Perguruan Tinggi, lembaga/instansi pemerintahan dan swasta yang berkesinambungan.
2. Struktur Organisasi Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan

STRUKTUR ORGANISASI
FAKULTAS KEDOKTERAN DAN ILMU KESEHATAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN) ALAUDDIN
MAKASSAR



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan

B. Karakteristik Responden

1. Karakteristik responden berdasarkan kelompok umur dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.1

Karakteristik Responden Berdasarkan Umur pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tahun 2015

		Jenis Kelamin Responden		Total	%
		Laki-Laki	Perempuan		
Usia Responden	17 Tahun	1	2	3	3,0
	18 Tahun	4	17	21	21,0
	19 Tahun	2	24	26	26,0
	20 Tahun	3	19	22	22,0
	21 Tahun	4	14	18	18,0
	22 Tahun	2	5	7	7,0
	23 Tahun	2	1	3	3,0
Total		18	82	100	100,0

Sumber: Data primer 2015

Tabel 4.1 menunjukkan bahwa distribusi responden kelompok umur terbesar pada mahasiswa pengendara sepeda motor terdapat pada kelompok umur 19 tahun sebanyak 26 orang (26%) yaitu 2 orang laki-laki dan 24 orang perempuan. Sedangkan distribusi responden umur responden terkecil terdapat pada kelompok umur 17 sebanyak 3 orang

(3%), yaitu 1 orang laki-laki dan 2 orang perempuan dan 23 tahun sebanyak 3 orang (3%), yaitu 2 orang laki-laki dan 2 orang perempuan.

2. Karakteristik responden berdasarkan kelompok program studi dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Program Studi pada Mahasiswa
Pengendara Sepeda Motor Tahun 2015

		Jenis Kelamin Responden		Total	%
		Laki-Laki	Perempuan		
Jurusan Responden	Kesehatan Masyarakat	11	23	34	34,0
	Keperawatan	3	9	12	12,0
	Farmasi	4	16	20	20,0
	Kebidanan	0	34	34	34,0
Total		18	82	100	100,0

Sumber: Data primer 2015

Tabel 4.2 menunjukkan bahwa distribusi responden berdasarkan kelompok program studi terbesar terdapat pada kelompok program studi kesehatan masyarakat sebanyak 34 orang (34%) yaitu 11 orang laki-laki dan 23 orang perempuan dan program studi kebidanan sebanyak 34 orang (34%) yaitu 34 orang perempuan sedangkan distribusi responden program studi responden terkecil terdapat pada kelompok program studi keperawatan sebanyak 12 orang (12%) yaitu 3 orang laki-laki dan 9 orang perempuan.

3. Karakteristik responden berdasarkan kelompok tahun angkatan responden dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.3
Karakteristik Responden Berdasarkan Tahun Angkatan pada Mahasiswa
Pengendara Sepeda Motor Tahun 2015

		Jenis Kelamin Responden		Total	%
		Laki-Laki	Perempuan		
Tahun Angkatan Responden	2011	7	6	13	13,0
	2012	1	29	30	30,0
	2013	4	7	11	11,0
	2014	6	40	46	46,0
Total		18	82	100	100,0

Sumber: Data primer 2015

Tabel 4.3 menunjukkan bahwa distribusi responden tahun angkatan responden terbesar terdapat pada kelompok tahun 2014 sebanyak 46 orang (46%) yaitu 6 orang laki-laki dan 40 orang perempuan sedangkan distribusi responden tahun angkatan responden terkecil terdapat pada kelompok tahun 2013 sebanyak 11 orang (11%) yaitu 4 orang laki-laki dan 7 orang perempuan.

4. Karakteristik responden berdasarkan lama waktu responden telah mengendarai sepeda motor dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.4
Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Waktu Mengendarai Sepeda Motor pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tahun 2015

Sumber: Data primer 2015

		Jenis Kelamin Responden		Total	%
		Laki-Laki	Perempuan		
Lama Waktu Responden Telah Mengendarai Sepeda Motor	<1 Tahun	0	10	10	10,0
	1-4 Tahun	4	26	30	30,0
	5-8 Tahun	8	38	46	46,0
	9-12 Tahun	6	8	14	14,0
Total		18	82	100	100,0

Tabel 4.4 menunjukkan bahwa distribusi responden lama waktu responden telah mengendarai sepeda motor terbesar terdapat pada kelompok 5-8 tahun sebanyak 46 orang (46%) sedangkan distribusi responden lama waktu responden telah mengendarai sepeda motor terkecil terdapat pada kelompok <1 tahun sebanyak 10 orang (10%).

C. Hasil Penelitian

1. Analisa Univariat

a. Pengetahuan Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Distribusi pengetahuan responden tentang keselamatan berkendara di jalan raya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.5

Distribusi Responden Menurut Pengetahuan Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tahun 2015

Pengetahuan Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	Responden	Persentase %
Tinggi	95	95%
Rendah	5	5%
Total	100	100.0%

Sumber: Data primer 2015

Tabel 4.5 menunjukkan bahwa sebanyak 95 orang (95%) memiliki pengetahuan yang tinggi dari 100 responden.

b. Motivasi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Distribusi motivasi responden tentang keselamatan berkendara di jalan raya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.6

Distribusi Responden Menurut Motivasi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tahun 2015

Motivasi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	Responden	Persentase %
Tinggi	92	92%
Rendah	8	8%
Total	100	100.0%

Sumber: Data Primer 2015

Tabel 4.6 menunjukkan bahwa sebanyak 92 orang (92%) responden dari 100 responden (100%) memiliki motivasi yang tinggi.

c. Pengalaman Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Distribusi pengalaman responden tentang keselamatan berkendara di jalan raya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.7

Distribusi Responden Menurut Pengalaman Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tahun 2015

Pengalaman Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	Responden	Persentase %
Banyak	47	47%
Kurang	53	53%
Total	100	100.0%

Sumber: Data Primer 2015

Tabel 4.7 menunjukkan bahwa sebanyak 53 orang (53.%) responden dari 100 responden (100.0) memiliki pengalaman yang kurang.

d. Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Distribusi Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

responden dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.8

Distribusi Responden Menurut Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tahun 2015

Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	Responden	Persentase %
Baik	90	90%
Buruk	10	10%
Total	100	100.0%

Sumber: Data Primer 2015

Tabel 4.8 menunjukkan bahwa sebanyak 90 orang (90%) responden memiliki persepsi yang baik dari 100 responden.

2. Analisa Bivariat

a. Hubungan Pengetahuan Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan

Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Analisa hubungan pengetahuan responden dengan persepsi responden tentang keselamatan berkendara dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.9

Analisa Hubungan Pengetahuan Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan
Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan
Berkendara di Jalan Raya Tahun 2015

Pengetahuan Responden	Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya				Jumlah		P <i>value</i>
	Baik		Buruk		N	%	
	N	%	N	%			
Tinggi	85	85.0	10	10.0	95	95.0	1.000
Rendah	5	5.0	0	0	5	5.0	
Total	90	90.0	10	100.0	100	100.0	

Sumber: Data primer 2015

Pada tabel 4.9 Diperoleh hasil bahwa dari 100 responden yang diteliti, responden yang memiliki pengetahuan tinggi sebagian besar memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara (85%). Berdasarkan hasil uji statistik *Chi Square* diketahui bahwa pengetahuan mahasiswa pengendara sepeda motor tidak mempunyai hubungan yang bermakna dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya dengan nilai *Fisher's Exact Test*=1.000 ($\alpha > 0.05$).

- b. Hubungan Motivasi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Analisis hubungan motivasi mahasiswa responden dengan persepsi responden tentang keselamatan berkendara di jalan raya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.10

Hubungan Motivasi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Mahasiswa Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya Tahun 2015

Motivasi Responden	Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara				Jumlah		P <i>value</i>
	Baik		Buruk		N	%	
	N	%	N	%			
Tinggi	85	85.0	7	7.0	92	92.0	0.031
Rendah	5	5.0	3	3.0	8	8.0	
Total	90	90.0	10	10.0	100.0	100.0	

Sumber: Data primer 2015

Pada tabel 4.11 Diperoleh hasil bahwa dari 100 responden yang diteliti, responden yang memiliki motivasi tinggi sebagian besar memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara (85%). Berdasarkan hasil uji statistik *Chi Square* diketahui bahwa motivasi mahasiswa pengendara sepeda motor mempunyai hubungan yang bermakna dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya dengan nilai *Fisher's Exact Test*=0.031 ($\alpha < 0.05$).

- c. Hubungan Pengalaman Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Analisis hubungan pengalaman mahasiswa pengendara sepeda motor dengan persepsi responden tentang keselamatan berkendara berdasarkan masa kerja responden dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.11

Analisa Hubungan Pengalaman Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya Tahun 2015

Pengalaman Responden	Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara				Jumlah		P value
	Baik		Buruk		N	%	
	N	%	N	%			
Banyak	39	39.0	8	8.0	47	47.0	0.043
Kurang	51	51.0	2	2.0	53	53.0	
Total	90	90.0	10	10.0	59	100.0	

Sumber: Data primer 2015

Pada tabel 4.12 Diperoleh hasil bahwa dari 100 responden yang diteliti, responden yang memiliki pengalaman kurang sebagian besar memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara (51%). Berdasarkan hasil uji statistik *Chi Square* diketahui bahwa pengalaman mahasiswa pengendara sepeda motor mempunyai hubungan yang bermakna dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya dengan nilai *Fisher's Exact Test*=0.043 ($\alpha < 0.05$).

D. Pembahasan

Penelitian bertujuan untuk melihat faktor-faktor individu yang berhubungan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya pada fakultas Kedokteran dan ilmu kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin tahun 2015. Seluruh mahasiswa mulai berada di gedung fakultas kedokteran dan ilmu kesehatan pada pukul

7.30 hingga pukul 18.00 . Untuk bentuk penelitian yang dilakukan adalah dilakukan observasi di tiap ruangan dimana untuk menentukan responden yang mengendarai sepeda motor ke kampus. Setelah dilakukan observasi maka responden tersebut diberikan kuesioner penelitian. Berikut adalah hasil analisa dari pembahasan diatas :

1. Hubungan Pengetahuan Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Pengetahuan mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya merupakan salah satu faktor yang berhubungan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Berdasarkan hasil analisis bivariat, dapat diketahui bahwa, hampir seluruh responden (85%) yang mempunyai pengetahuan tinggi tentang keselamatan berkendara di jalan raya memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Ada juga responden (10%) yang mempunyai pengetahuan tinggi tentang keselamatan berkendara di jalan raya tetapi memiliki persepsi yang buruk tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Berdasarkan hasil uji *Chi Square* diketahui bahwa pengetahuan mahasiswa pengendara sepeda motor tidak mempunyai hubungan yang bermakna ($\alpha > 0,05$) terhadap persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya dengan nilai *Fisher's Exact Test*=1.000. Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian Budi

Suprani (2010), dimana variabel pengetahuan supir angkot memiliki hubungan yang bermakna terhadap persepsi supir angkot keselamatan berkendara di jalan raya dengan $P \text{ value} = 0,001$.

Hasil dari penelitian ini tidak sesuai dengan teorinya Stephen P. Robbins (1998) yang mengatakan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi persepsi adalah pengetahuan. Hal ini juga didukung oleh David Krech (1962) yang berpendapat bahwa persepsi seseorang dipengaruhi oleh *frame or reference* yaitu kerangka pengetahuan yang dimiliki yang diperoleh dari pendidikan, bacaan, penelitian, dan lain-lain. Menurut Soekidjo (1993), sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh dari pendengaran (telinga) dan penglihatan (mata). Pengetahuan yang diperoleh oleh mahasiswa baik dari pendidikan formal maupun dari hasil membaca atau penglihatan menumbuhkan persepsi yang baik pada diri mahasiswa tersebut tentang keselamatan berkendara. Jadi pengetahuan tidak harus didapat dari pendidikan formal, tetapi pengetahuan bisa dimiliki dari hasil membaca, melihat atau mendengar.

Pengetahuan yang dimaksudkan disini adalah adanya pemahaman dan pernyataan mahasiswa pengendara sepeda motor yang menyatakan dengan menjalankan atau mengikuti peraturan lalu lintas yang ada dapat menghindari mahasiswa pengendara sepeda motor dari kecelakaan lalu lintas. Dengan pengetahuan yang tinggi dimiliki oleh mahasiswa pengendara sepeda motor dapat mempengaruhi persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor untuk berpersepsi lebih baik lagi selama

mengendarai sepeda motor, sehingga mahasiswa pengendara sepeda motor dapat melakukan tindakan aman demi menjaga keselamatan diri sendiri maupun orang yang menumpangi sepeda motor tersebut.

Menurut Notoadmodjo (1993), pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga. Pengetahuan mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara akan mendorong mahasiswa pengendara sepeda motor untuk berpersepsi baik ketika sedang mengendarai sepeda motor.

Selain itu, pengetahuan yang dimiliki oleh mahasiswa terkadang hanya sekedar paham, mereka sudah mampu menjelaskan dengan benar mengenai arti keselamatan berkendara dan manfaat dari berkendara itu, tapi mereka tidak mampu menerapkan pengetahuan yang dimiliki. Padahal ilmu pengetahuan adalah anugerah dari Allah SWT dan merupakan warisan yang bermanfaat bagi kaumnya. Sebagaimana dalam hadist Rasulullah SAW:

إِذَا مَاتَ الْإِنْسَانُ انْقَطَعَ عَنْهُ عَمَلُهُ إِلَّا مِنْ ثَلَاثَةٍ إِلَّا مِنْ صَدَقَةٍ جَارِيَةٍ أَوْ عِلْمٍ يُنْتَفَعُ بِهِ أَوْ وَلَدٍ صَالِحٍ يَدْعُو لَهُ

Artinya :

“Jika seorang manusia meninggal dunia, maka terputuslah segala amalnya, kecuali tiga perkara, yaitu : (1) Shadaqah jariyah, dan (2)

ilmu yang bermanfaat, dan (3) anak yang shalih yang mendoakannya.” (H.R. Muslim).

Dalam hal ini peneliti mendapatkan responden sebanyak 5 orang (5%) yang memiliki persepsi baik tapi memiliki pengetahuan rendah dan adapun juga responden sebanyak 10 orang (10%) memiliki persepsi yang buruk tapi memiliki pengetahuan yang tinggi. Hal ini dikarenakan ada proses selektif yang dimiliki tiap orang berbeda-beda dalam hal ini karakteristik responden turut serta dalam proses penyeleksian pengetahuan menjadi persepsi yang baik ataupun buruk.

Oleh karena itu, untuk meningkatkan persepsi yang baik, disarankan kepada mahasiswa yang mengendarai sepeda motor untuk menumbuhkan persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara, salah satunya dengan meningkatkan pengetahuan melalui training dan sebagainya. Karena menurut David Krech (1962), faktor faktor yang mempengaruhi persepsi ialah pengetahuan yang dimiliki (*frame of reference*) dan pengalaman (*field or experience*), begitupun yang diungkapkan oleh Robbins (1998). Selain itu persepsi yang didasari oleh pengetahuan akan lebih baik daripada persepsi yang tidak didasari oleh pengetahuan (Weymen dan Kelly, 1999 dalam Salihat, 2009).

2. Hubungan Motivasi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Motivasi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi persepsi tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Berdasarkan hasil analisis bivariat, diketahui bahwa hampir seluruh responden (85%) yang memiliki motivasi tinggi memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Sedangkan hanya sedikit responden yang memiliki motivasi yang rendah memiliki persepsi yang buruk tentang keselamatan berkendara di jalan raya (3%). Berdasarkan hasil uji *Chi Square* diketahui motivasi mahasiswa pengendara sepeda motor memiliki hubungan yang bermakna ($\alpha \leq 0,05$) dengan persepsi tentang keselamatan berkendara di jalan raya dengan nilai *Fisher's Exact Test*=0,031. Hasil penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian Budi Suprani (2010), dimana variabel motivasi supir angkot tidak memiliki hubungan yang bermakna terhadap persepsi supir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya dengan P value = 0,104.

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori Saleh dan Nisa (2006), bahwa motivasi adalah sesuatu yang ada dalam diri seseorang, yang mendorong orang tersebut untuk bersikap dan bertindak untuk mencapai tujuan tertentu. Motivasi dapat berupa kebutuhan dan cita-cita. Motivasi

diartikan dengan istilah dorongan, dorongan tersebut merupakan gerak jiwa dan jasmani untuk berbuat.

Suatu motivasi diri tidak akan meningkat kalau bukan diri mereka sendiri yang berusaha meningkatkannya. Sebagaimana dalam firman Allah SWT:

لَهُ مُعَقِّبَاتٌ مِّنْ بَيْنِ يَدَيْهِ وَمِنْ خَلْفِهِ يَحْفَظُونَهُ مِنْ أَمْرِ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ لَا يُغَيِّرُ مَا بِقَوْمٍ حَتَّى يُغَيِّرُوا مَا بِأَنْفُسِهِمْ وَإِذَا أَرَادَ اللَّهُ بِقَوْمٍ سُوءًا فَلَا مَرَدٍّ لَهُ وَمَا لَهُمْ مِنْ دُونِهِ مِنْ وَالٍ ﴿١١﴾

Terjemahnya:

Bagi manusia ada malaikat-malaikat yang selalu mengikutinya bergiliran, di muka dan di belakangnya, mereka menjaganya atas perintah Allah. Sesungguhnya Allah tidak merubah Keadaan sesuatu kaum sehingga mereka merubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri. Dan apabila Allah menghendaki keburukan terhadap sesuatu kaum, Maka tak ada yang dapat menolaknya; dan sekali-kali tak ada pelindung bagi mereka selain Dia.(QS. Ar-Rad (13):11)

Ayat ini memotivasi kita untuk meningkat diri kita menjadi lebih baik. Dalam hubungannya dengan penelitian ini, suatu motivasi yang buruk harus ditingkatkan menjadi lebih baik agar menciptakan persepsi yang baik terhadap keselamatan berkendara.

Motivasi merupakan akibat dari interaksi seseorang dengan situasi tertentu yang dihadapinya. Karena itu terdapat perbedaan dalam

kekuatan motivasi yang ditunjukkan oleh seseorang dalam menghadapi situasi tertentu yang dihadapinya. Tindakan motivasi seseorang berbeda dengan orang lain dan berbeda dalam diri seseorang pada waktu yang berlainan. Jadi motivasi dapat bersumber dari dalam diri seseorang yang sering dikenal dengan istilah motivasi internal atau intrinsik akan tetapi dapat pula bersumber dari luar diri seseorang yang bersangkutan yang dikenal dengan istilah motivasi eksternal atau ekstrinsik (Umar,2000).

Hal ini sesuai dengan teorinya Robbins (1998), yang mengatakan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi persepsi adalah motivasi, lkarena motivasi yang tinggi dapat mempengaruhi persepsi yang baik dan dapat memberikan kenyamanan seseorang untuk bekerja.

Dari hasil penelitian ini didapatkan hasil bahwa hampir seluruh responden yang memiliki motivasi yang tinggi terhadap keselamatan berkendara di jalan raya. Hal ini dipengaruhi oleh adanya petugas pengaman lalu lintas di sepanjang jalan dan permintaan boncengan untuk tidak mengebut.

Dari hasil penelitian ini juga didapatkan beberapa responden (7%) yang memiliki motivasi yang baik tetapi memiliki persepsi yang buruk dan ada respoden (3%) yang memiliki motivasi yang rendah tetapi memiliki persepsi yang baik. Hal ini dikarenakan ada responden yang memilih untuk berpersepsi baik dikarenakan responden mencerminkan diri mereka sendiri ketika mereka berhadapan dengan keselamatan berkendara walaupun motivasi mereka kurang. Adapun juga responden

yang memilih untuk berpersepsi buruk dikarenakan ada tanggapan negatif ketika berbicara tentang keselamatan berkendara.

3. Hubungan Pengalaman Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

Pengalaman selama berkendara merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Berdasarkan analisis bivariat, dapat diketahui bahwa yang memiliki pengalaman banyak selama berkendara sebagian besar memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara di jalan raya (39%). Hal ini juga tidak menutupi bahwa responden yang memiliki pengalaman yang kurang sebagian besar memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Berdasarkan hasil uji *Chi Square* diketahui pengalaman selama berkendara sepeda motor di jalan raya memiliki hubungan yang bermakna ($\alpha < 0,05$) dengan persepsi tentang keselamatan berkendara di jalan raya dengan nilai *Fisher's Exact Test* = 0,043. Hasil penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian Budi Suprani (2010), dimana variabel pengalaman supir angkot tidak memiliki hubungan yang bermakna terhadap persepsi supir angkot tentang keselamatan berkendara di jalan raya dengan $p \text{ value} = 0,334$.

Hasil ini sesuai dengan teorinya Stephen P. Robbins (1998), yang mengatakan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi persepsi adalah pengalaman, karena pengalaman yang baik dapat memberikan kenyamanan kepada seseorang untuk bekerja.

Pengalaman bekerja memberikan keahlian dan keterampilan kerja yang cukup namun sebaiknya, keterbatasan pengalaman kerja mengakibatkan tingkat keterampilan dan keahlian yang dimiliki semakin rendah. Kebiasaan untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan sejenis merupakan sarana positif untuk meningkatkan keahlian tenaga kerja (Hadiwiry, 2002).

Kenyataan menunjukkan semakin lama seseorang bekerja maka, semakin banyak pengalaman kerja yang dimiliki oleh pekerja tersebut. Sebaliknya, semakin singkat masa kerja seseorang biasanya semakin sedikit pula pengalaman yang diperolehnya. Pengalaman bekerja memberikan keahlian dan keterampilan dalam kerja sedangkan, keterbatasan pengalaman kerja mengakibatkan tingkat keterampilan dan keahlian yang dimiliki semakin rendah. Ini biasanya terbukti dari kesalahan yang dilakukan dalam bekerja dan hasil kerja yang belum maksimal karena masih sering terjadinya kecelakaan pada saat bekerja (Brown, 1989 dalam Salihat, 2009).

Suatu pengalaman pasti berhubungan dengan kejadian masa lalu yang bisa dijadikan pembelajaran di masa depan untuk individu tersebut. Sebagaimana dalam firman Allah SWT:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا اتَّقُوا اللَّهَ وَلْتَنْظُرْ نَفْسٌ مَّا قَدَّمَتْ لِغَدٍ وَاتَّقُوا
 اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا تَعْمَلُونَ ﴿١٨﴾

Terjemahnya:

*Hai orang-orang yang beriman, bertakwalah kepada Allah dan hendaklah
 Setiap diri memperhatikan apa yang telah diperbuatnya untuk hari esok
 (akhirat); dan bertakwalah kepada Allah, Sesungguhnya Allah Maha
 mengetahui apa yang kamu kerjakan.* (QS. Al-Hasyr (59):18)

Ayat ini menganjurkan kita untuk melihat masa lalu yang sudah terjadi. Dalam hal ini, pengalaman sebagai masa lalu yang menjadi pembelajaran dianalisis untuk menentukan bagaimana masa depan kita sebagai pengendara sepeda motor untuk mengutamakan keselamatan berkendara.

Pengalaman langsung yang diperoleh oleh responden berupa pengalaman yang diperoleh selama menjadi pengendara sepeda motor dan pelatihan atau training yang diperoleh responden ketika mengajukan Surat Izin Mengemudi (SIM). Pelatihan ini berlangsung selama satu hari, yang berisikan materi tentang keselamatan lalu lintas, peraturan, kendaraan, dan rambu-rambu. Pengalaman tidak langsung responden dapat diperoleh dari pengalaman sesama pengendara sepeda motor yang lain. Hampir dari seluruh responden memiliki pengalaman yang sama, yaitu pernah ditilang polisi.

Dari hasil penelitian ini didapatkan bahwa ada responden yang memiliki persepsi baik tetapi memiliki pengalaman yang kurang dan ada juga responden yang memiliki persepsi yang buruk tetapi memiliki pengetahuan yang tinggi. Hal ini dikarenakan pengalaman responden sangat berpotensi dalam mengubah persepsi seseorang dimana yang tadinya berpersepsi baik menjadi buruk dan sebaliknya. Pengalaman yang sangat berpengaruh adalah dimana responden ditilang oleh seorang petugas polisi. Hal ini sangat berpengaruh dimana ada yang berpersepsi baik karena takut ketika akan ditilang oleh petugas polisi dan ada juga yang berpersepsi buruk karena emosi atau marah ketika ditilang oleh petugas polisi.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan dari penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Sebanyak 90 orang (90%) mahasiswa yang mengendarai sepeda motor memiliki persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara.
2. Sebanyak 95 orang (95%) mahasiswa yang mengendarai sepeda motor memiliki pengetahuan yang tinggi tentang keselamatan berkendara.
3. Sebanyak 92 orang (92%) mahasiswa yang mengendarai sepeda motor memiliki motivasi yang tinggi tentang keselamatan berkendara.
4. Sebagian besar mahasiswa yang mengendarai sepeda motor (53%) memiliki pengalaman yang kurang tentang keselamatan berkendara.
5. Tidak terlihat ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara ($p\ value= 1.000$).
6. Terlihat ada hubungan yang bermakna antara motivasi dengan persepsi pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara ($p\ value= 0.031$).
7. Terlihat ada hubungan yang bermakna antara pengalaman dengan persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara ($p\ value= 0.043$).

B. Saran

1. Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor

- a. Diharapkan kepada mahasiswa pengendara sepeda motor agar lebih meningkatkan lagi pengetahuan mereka dengan membaca dan mengikuti pelatihan-pelatihan baik yang diadakan oleh pihak Kepolisian maupun lembaga swadaya.
- b. Diharapkan kepada mahasiswa yang mengendarai sepeda motor dengan mengikuti pelatihan tersebut, selain dapat meningkatkan pengetahuan mereka juga dapat meningkatkan motivasi mereka sehingga dapat menimbulkan persepsi yang baik tentang keselamatan berkendara.;
- c. Diharapkan kepada seluruh mahasiswa yang mengendarai sepeda motor agar mengendarai motor dalam kondisi baik, tidak mabuk-mabukan dan mengantuk, lebih mengutamakan keselamatan diri sendiri dan orang lain dengan pengalaman baik yang didapat dari pengalaman pribadi maupun dari pengalaman sesama pengendara sepeda motor.

2. Pihak Kepolisian

- a. Perlunya pengawasan di lapangan secara teratur dan mengambil tindakan yang tegas bagi pengendara sepeda motor yang melanggar ketentuan/peraturan lalu lintas untuk memotivasi pengendara sepeda motor agar berkendara lebih aman lagi.
- b. Diharapkan kepada pihak kepolisian melakukan pencerahan kepada pengendara sepeda motor dengan melakukan pertemuan pengendara sepeda motor dengan mengadakan loka karya mini dan pelatihan untuk lebih

meningkatkan persepsi, pengetahuan dan memotivasi pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- Armansyah. *Dampak Negatif dan Sanksi Pemakaian Telepon Seluler pada saat Mengemudikan Kendaraan (Analisis Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Menurut Hukum Islam)*. Skripsi. Fakultas Syariah dan Hukum UIN Syarif Hidayatullah. 2011.
- Badan Intelijen Negara. *Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*. 21 Maret 2013. <http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga>. (21 April 2015)
- Boediharto. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Luka Berat atau Mati di Wilayah Polda Metro Jaya*. Jakarta. Majalah Kedokteran Indonesia Vol. 37/2, Februari. 1987
- Budi Suprani. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Persepsi Supir Angkot (Angkutan Kota) Jurusan Parung Bogor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya*. Skripsi. Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan UIN Syarif Hidayatullah. 2010.
- Camacho-Torregrosa, F. J., Pérez-Zuriaga, A. M., Campoy-Ungria, J. M. & García-García, A.. “New geometric design consistency model based on operating speed profiles for road safety evaluation”. *Journal Accident Analysis and Prevention*. 2013.
- Colling, David. *Industrial Safety: Management and Technology*. New Jersey: Prentice Hall, 1990.
- Departemen Perhubungan. *Profil dan Kinerja Perhubungan Darat Propinsi Sulawesi Selatan*. Sulawesi Selatan: Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 2013
- Faradina, Triska. *Gambaran Persepsi Supir Bajaj Daerah pangkalan Blok M Plaza Terhadap Keselamatan Berkendara di Jalan Raya*. Skripsi, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, 2007.
- Hadiwiryo, Siswanto. *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia: Pendekatan Administratif dan Operasional*. Jakarta: Cetakan Pertama, PT. Bumi Aksara. 2002
- Hoobs, F.D. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. 1995.
- Indriyanti, Titi. *Gambaran Motivasi Tenaga Kerja Paramedis Keperawatan pada Unit Pelayanan Kesehatan YRS MH Thamrin Cabang Pondok Gede Tahun 2009* Jakarta. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. 2009.
- Jasa Raharja. *Laporan Tahunan Annual Report 2010*. Jakarta. 2010
- Jasa Raharja. *Laporan Tahunan Annual Report 2011*. Jakarta. 2011

- Jasa Raharja. *Laporan Tahunan Annual Report 2012*. Jakarta. 2012
- Jasa Raharja. *Laporan Tahunan Annual Report 2013*. Jakarta. 2013
- Jasa Raharja. *Laporan Tahunan Annual Report 2014*. Jakarta. 2014
- Keputusan Menteri Keuangan No. 416/KMK.06/2001 Tentang Penetapan Satuan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Jakarta.
- Laporan Satuan Lalu Lintas Tentang Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Kabupaten Gowa. Gowa. 2014.
- Notoatmodjo, Soekidjo. *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: PT Rineka Cipta, 2002.
- Peraturan Pemerintah RI No. 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi. Jakarta.
- Pitasari, Arianti. *Analisis Sikap Pengemudi Angkutan Umum Terhadap Aspek Keselamatan Berkendara di Jalan Raya (Studi Kasus pada Pengemudi Mikrolet TI9 dengan Trayek Terminal Pinang Ranti-Depok)*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, 2008.
- Prasilika, Tiara. *Studi Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara serta Hubungannya dengan Konsep Locus of Control pada Mahasiswa FKM yang Mengendarai Motor*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. 2007.
- P. Siagian, Sondang. *Teori dan Motivasi dan Aplikasinya*. Jakarta: Bina Aksara. 1989.
- Rajak. A et. Al. *Accident and Injury Prevention and Control Programme Health Sector Aspek in Indonesia*. Jakarta: Majalh Kesehatan Indonesia Vol 43/2. 1993.
- Ramadhan, Ben Fauzi. *Gambaran Persepsi Keselamatan Berkendara Sepeda Motor pada Siswa/i Sekolah Menengah Atas di Kota Bogor Tahun 2009*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. 2009.
- Ridho, Muhammad. *Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Pemakaian Helm pada Mahasiswa Universitas Indonesia Depok Tahun 2012*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. 2012.
- Robbins, Stephen P. *Perilaku Organisasi*. Jakarta: PT. Indeks Kelompok Gramedia. 2003.
- Robbins, Stephen P. *Perilaku Organisasi Konsep Kontroversi Aplikasi Jilid I Edisi Bahasa Indonesia*. Jakarta: PT. Prenhallindo. 1998.
- Saleh, Rahman, dkk. *Psikologi dan Industri*. Jakarta: Universitas Islam Negeri Jakarta Press. 2006.
- Salihat, Ing Furnita. *Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan pada Mahasiswa Universitas*

- Indonesia Depok Tahun 2009*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. 2009.
- Sarmi, Farid. *Gambaran Persepsi Terhadap Bahaya dan Risiko Kecelakaan Penggunaan Handphone saat Berkendara Sepeda Motor pada Mahasiswa yang Mengendarai Sepeda Motor di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia Tahun 2007*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. 2007.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. *Teori-Teori Psikologi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2006.
- Sobur, Alex. *Psikologi Umum dalam Lintasan Sejarah*. Bandung: Pustaka Setia. 2003.
- Suma'mur, P.K. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung. 2006.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Yogatama, Leo Agung Manggala. *Analisis Pengaruh Attitude, Subjective Norm, dan Perceived Behaviour Control terhadap Intensi Penggunaan Helm saat Mengendarai Motor pada Remaja dan Dewasa Muda di Jakarta Selatan*. Jurnal Penelitian. Fakultas Psikologi Universitas Atma Jaya. 2013.

LAMPIRAN



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR
FAKULTAS ILMU KESEHATAN

Kampus I: Jl. Sultan Alauddin No. 63 Telp. 864924 (fax 864923) Makassar
 Kampus II: Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata -Gowa Telp. (0411)841879 Fax.0411-8221400 Samata-Gowa

Nomor : FIK/PP.00.9/1652/2015
 Lamp : -
 Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

Samata-Gowa, 13 Juli 2015

Kepada Yth.
Gubernur Prop. Sulawesi Selatan
Cq. Kepala UPT P2T, BKPMMD Prov. Sul-Sel.

di-
 Makassar

Assalamu 'alaikum wr wb

Sehubungan dengan penyelesaian Skripsi mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar, maka kami mohon kesediaan Bapak/Ibu memberikan rekomendasi kepada mahasiswa yang tersebut di bawah ini:

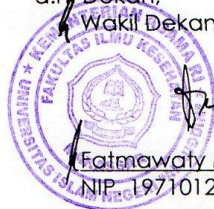
Nama	: Adhitya Pratama Sofyan
NIM	: 70200111006
Program Studi	: Kesehatan Masyarakat
Judul Penelitian	: Faktor Individu Yang Berhubungan Dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Tahun 2015.
Dosen Pembimbing	: 1. Hasbi Ibrahim, SKM., M.Kes. 2. M. Fais Satria Negara, SKM., Mars.

Untuk mengadakan penelitian.

Demikian harapan kami, atas perhatian dan kerjasamanya disampaikan terima kasih.

Wassalam

a.n/ Dekan,
 Wakil Dekan Bid. Akademik



Fatmawaty Mallapiang, SKM., M.Kes.
 NIP. 19710124 199403 2 004

Tembusan :

1. Dekan FIK UIN Alauddin Makassar (sebagai laporan).
2. Masing-masing Pembimbing
3. Mahasiswa yang bersangkutan.



PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL DAERAH
 Unit Pelaksana Teknis – Pelayanan Perizinan Terpadu
 Jln. Bougenville No. 5 Telp (0411) 441077 Fax. (0411) 448936
MAKASSAR 90222

Makassar, 27 Juli 2015

Kepada

Nomor : 11304 /P2T-BKPM/19.36P/VII/07/2015

Lampiran : -

Perihal : Izin Penelitian

Yth. Rektor UIN Alauddin Makassar

di-
Makassar

Berdasarkan surat Dekan Fak. Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar Nomor : FIK/PP.00.9/1652/2015 tanggal 13 Juli 2015 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini :

Nama : Adhitya Pratama Sofyan
 Nomor Pokok : 70200111006
 Program Studi : Kesmas
 Pekerjaan : Mahasiswa
 Alamat : Jl. Slt Alauddin No. 63, Makassar

Bermaksud untuk melakukan penelitian di daerah/kantor saudara dalam rangka penyusunan Skripsi, dengan judul :

"FAKTOR INDIVIDU YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERSEPSI MAHASISWA PENGENDARA SEPEDA MOTOR TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA DI JALAN RAYA DI FAKULTAS KEDOKTERAN DAN ILMU KESEHATAN TAHUN 2015"

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. 27 Juli s/d 27 Agustus 2015

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami *menyetujui* kegiatan dimaksud dengan ketentuan yang tertera di belakang surat izin penelitian.

Demikian disampaikan untuk dimaklumi dan dipergunakan seperlunya.

a.n. GUBERNUR SULAWESI SELATAN
 Pjt. KEPALA BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL
 DAERAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
 Sekeloa Administrator Pelayanan Perizinan Terpadu



H. IRMAN YASIN LIMPO, SH.

Pangkat : Pembina Utama Madya, IV/d
 NIP : 19670824 199403 1 008

TEMBUSAN : Kepada Yth.:

1. Dekan Fak. Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar di Makassar,
2. Pertinggal

website : <http://p2tbkpm.sulselprov.go.id>, email : p2t_provsulsel@yahoo.com





**KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN MAKASSAR**

*Kampus I : Jalan Sultan Alauddin No. 63 Tlp (0411) 864924 Makassar
Kampus II : Jl. Sultan Alauddin No. 36 Samata Sungguminasa – Gowa Telp. 841879 Fax 8221400*

Nomor : Un.6.1/PP.00.9/ *846* /2015
Lamp. : -
Perihal : **Izin Penelitian**

Samata-Gowa, *20* Agustus 2015

Kepada Yth;
Dekan Fakultas Ilmu Kesehatan
UIN Alauddin Makassar
di-
Tempat

Assalamu Alaiikum Wr. Wb

Berdasarkan surat Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor : 11304/P2T-BKPMMD/19.36P/VII/07/2015 tanggal 27 Juli 2015 tentang Izin Penelitian menyusun skripsi, maka dengan hormat disampaikan bahwa yang tersebut namanya dibawah ini :

N a m a	: Adhitya Pratama Sofyan
Nomor Pokok	: 70200111006
Program Studi	: Kesmas
Pekerjaan	: Mahasiswa
Alamat	: Jl. Slt. Alauddin No. 63 Makassar

Disetujui dan diberi izin dari tanggal 27 Juli s/d 27 Agustus 2015 untuk mengadakan penelitian pada Fakultas Ilmu Kesehatan UIN Alauddin Makassar, dengan judul skripsi **"Faktor Individu yang Berhubungan dengan Persepsi Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor tentang Keselamatan di Jalan Raya di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Tahun 2015"**. Sehubungan dengan maksud tersebut, maka dengan hormat mohon kesediaan Saudara kiranya berkenan memberi informasi dan data yang akurat selama penelitian berlangsung.

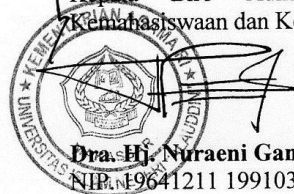
Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Wassalam

an Rektor

Kepala Biro Adm. Akademik

Kemahasiswaan dan Kerjasama



Dra. Hj. Nuraeni Gani, M.M.
NIP. 19641211 199103 2 001

Tembusan :

1. Rektor UIN Alauddin Makassar (sebagai laporan);
2. Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah Provinsi Sulawesi Selatan.
3. Mahasiswa yang bersangkutan.

1. Definisi Operasional

a. Variabel Independen

a. Pengetahuan

Tingkat pengetahuan yang dimiliki oleh mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

Perhitungan Kriteria Objektif, yaitu:

a) Skor

(1)Jumlah pertanyaan yaitu 22 nomor.

(2)Pertanyaan sebanyak 3 pilihan jawaban.

(3)Masing-masing jawaban diberi skor yaitu:

(a) Tertinggi= 1

(b) Terendah= 0

(4)Skor tertinggi: Jumlah pertanyaan x skor jawaban tertinggi= $22 \times 1 = 22$
(100%)

(5)Skor terendah: Jumlah pertanyaan x Jumlah skor terendah= $22 \times 0 = 0$ ($0/22 \times 100\% = 0\%$)

(6)Skor dari antaranya/Range: skor tertinggi – skor terendah = $100\% - 0\% = 100\%$

b) Kriteria Objektif

a) Kriteria terbagi menjadi 2 kategori yaitu tinggi dan rendah

b) Interval: $\text{range/kategori} = 100\%/2 = 50\%$

c) Skor standar : $100\% - 50\% = 50\%$

d) Kriteria objektifnya yaitu:

- 3) Tinggi: Bila skor jawaban responden $\geq 50\%$
 4) Rendah: Bila skor jawaban responden $< 50\%$

Skala: Nominal

b. Motivasi

Keinginan atau dorongan dari dalam diri mahasiswa pengendara sepeda motor untuk berkendara dengan selamat di jalan raya.

Perhitungan Kriteria Objektif, yaitu:

a) Skor

- (1)Jumlah pertanyaan yaitu 9 nomor.
 (2)Pertanyaan sebanyak 5 pilihan jawaban.
 (3)Masing-masing jawaban diberi skor yaitu:

(a) Tertinggi= 5

(b) Terendah= 1

(4) Skor tertinggi: Jumlah pertanyaan x skor jawaban tertinggi= $9 \times 5 = 45$
 (100%)

(5) Skor terendah: Jumlah pertanyaan x Jumlah skor terendah= $9 \times 1 = 9$ ($9/45 \times 100\% = 20\%$)

(6) Skor dari antaranya/Range: skor tertinggi – skor terendah = $100\% - 20\% = 80\%$

b) Kriteria Objektif

- a) Kriteria terbagi menjadi 2 kategori yaitu tinggi dan rendah
 b) Interval: range/kategori = $80\%/2 = 40\%$

c) Skor standar : $100\% - 40\% = 60\%$

d) Kriteria objektifnya yaitu:

3) Tinggi: Bila skor jawaban responden $\geq 60\%$

4) Rendah: Bila skor jawaban responden $< 60\%$

Skala: Nominal

c. Pengalaman

Kejadian/peristiwa yang dialami oleh mahasiswa pengendara sepeda motor selama mengendarai motor di jalan raya.

Perhitungan Kriteria Objektif, yaitu:

a) Skor

(1)Jumlah pertanyaan yaitu 7 nomor.

(2)Pertanyaan sebanyak 2 pilihan jawaban.

(3)Masing-masing jawaban diberi skor yaitu:

(a) Tertinggi= 1

(b) Terendah= 0

(4)Skor tertinggi: Jumlah pertanyaan x skor jawaban tertinggi= $7 \times 1 = 7$
(100%)

(5)Skor terendah: Jumlah pertanyaan x Jumlah skor terendah= $7 \times 0 = 0$ ($0/7 \times 100\% = 0\%$)

(6)Skor dari antaranya/Range: skor tertinggi – skor terendah = $100\% - 0\% = 100\%$

b) Kriteria Objektif

a) Kriteria terbagi menjadi 2 kategori yaitu banyak dan kurang

- b) Interval: $\text{range/kategori} = 100\%/2 = 50\%$
- c) Skor standar : $100\% - 50\% = 50\%$
- d) Kriteria objektifnya yaitu:
- 3) Banyak: Bila skor jawaban responden $\geq 50\%$
- 4) Kurang: Bila skor jawaban responden $< 50\%$

Skala: Nominal

b. Variabel Dependen

Persepsi mahasiswa pengendara sepeda motor di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Alauddin tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Hal ini dimaksudkan pada penafsiran atau interpretasi mahasiswa pengendara sepeda motor tentang keselamatan berkendara di jalan raya.

- 1) Skor
 - a) Jumlah pertanyaan yaitu 7 nomor.
 - b) Pertanyaan sebanyak 5 pilihan jawaban.
 - c) Masing-masing jawaban diberi skor yaitu:
 - (1) Tertinggi = 5
 - (2) Terendah = 1
 - d) Skor tertinggi: Jumlah pertanyaan x skor jawaban tertinggi = $7 \times 5 = 35$ (100%)
 - e) Skor terendah: Jumlah pertanyaan x Jumlah skor terendah = $7 \times 1 = 7$ ($7/35 \times 100\% = 20\%$)
 - (f) Skor dari antaranya/Range: skor tertinggi – skor terendah = $100\% - 20\% = 80\%$

2) Kriteria Objektif

- a) Kriteria terbagi menjadi 2 kategori yaitu tinggi dan rendah
- b) Interval: $\text{range/kategori} = 80\%/2 = 40\%$
- c) Skor standar : $100\% - 40\% = 60\%$
- d) Kriteria objektifnya yaitu:
 - 3) Tinggi: Bila skor jawaban responden $\geq 60\%$
 - 4) Rendah: Bila skor jawaban responden $< 60\%$

Skala: Nominal

DOKUMENTASI

- a. pembagian kuesioner pada mahasiswa jurusan kesehatan masyarakat



- b. pembagian kuesioner pada mahasiswa jurusan farmasi



c. pembagian kuesioner pada mahasiswa jurusan keperawatan



d. pembagian kuesioner pada mahasiswa jurusan kebidanan



	Name	Type	Width	Decimals	Label	Values	Missing	Columns	Align	Measure	Role
1	USIA	Numeric	8	0	Usia Responden	None	None	8	Center	Scale	Input
2	JURUSAN	Numeric	8	0	Jurusan Respo...	{1, Kesehat...	None	8	Center	Nominal	Input
3	ANGKATAN	Numeric	8	0	Angkatan Resp...	{1, 2011}...	None	8	Center	Nominal	Input
4	JK	Numeric	8	0	Jenis Kelamin ...	{1, Laki-Laki...	None	8	Center	Nominal	Input
5	LMSM	String	10	0	Lama Waktu R...	{1, <1 Tahu...	None	8	Center	Nominal	Input
6	KP	Numeric	8	0	Persepsi Resp...	{1, Baik}...	None	8	Center	Ordinal	Input
7	KPT	Numeric	8	0	Pengetahuan R...	{1, Tinggi}...	None	8	Center	Ordinal	Input
8	KM	Numeric	8	0	Motivasi Respo...	{1, Tinggi}...	None	8	Center	Ordinal	Input
9	KPM	Numeric	8	0	Pengalaman R...	{1, Banyak}...	None	8	Center	Ordinal	Input

	USIA	JURUSAN	ANGKATAN	JK	LMSM	KP	KPT	KM	KPM
1	18	Kesehatan...	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
2	19	Kesehatan...	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
3	18	Kesehatan...	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
4	19	Kesehatan...	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Buruk	Tinggi	Rendah	Kurang
5	19	Kesehatan...	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
6	19	Kesehatan...	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
7	19	Kesehatan...	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Rendah	Tinggi	Kurang
8	19	Kesehatan...	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Rendah	Tinggi	Banyak
9	18	Kesehatan...	2014	Laki-Laki	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
10	18	Kesehatan...	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
11	19	Kesehatan...	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
12	17	Kesehatan...	2014	Laki-Laki	1-4 Tahun	Baik	Rendah	Rendah	Kurang
13	17	Kesehatan...	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
14	21	Kesehatan...	2011	Laki-Laki	9-12 Tahun	Buruk	Tinggi	Tinggi	Banyak
15	21	Kesehatan...	2011	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
16	19	Kesehatan...	2013	Perempuan	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
17	18	Kesehatan...	2013	Laki-Laki	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
18	22	Kesehatan...	2011	Laki-Laki	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Rendah	Banyak
19	20	Kesehatan...	2013	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
20	19	Kesehatan...	2013	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
21	19	Kesehatan...	2013	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
22	19	Kesehatan...	2013	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
23	20	Kesehatan...	2013	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
24	22	Kesehatan...	2011	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
25	20	Kebidanan	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang

	USIA	JURUSAN	ANGKATAN	JK	LMSM	KP	KPT	KM	KPM
26	19	Kebidanan	2014	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
27	19	Kebidanan	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
28	18	Kebidanan	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
29	19	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
30	18	Kebidanan	2014	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
31	18	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Buruk	Tinggi	Rendah	Banyak
32	21	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
33	18	Kebidanan	2014	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
34	17	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
35	20	Kebidanan	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
36	19	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
37	19	Farmasi	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
38	20	Farmasi	2014	Laki-Laki	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
39	19	Farmasi	2014	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
40	20	Farmasi	2014	Laki-Laki	9-12 Tahun	Buruk	Tinggi	Rendah	Banyak
41	18	Farmasi	2014	Perempuan	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
42	18	Farmasi	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
43	19	Farmasi	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
44	18	Farmasi	2014	Laki-Laki	5-8 Tahun	Buruk	Tinggi	Tinggi	Banyak
45	19	Farmasi	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
46	18	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
47	18	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
48	18	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
49	19	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
50	19	Kebidanan	2014	Perempuan	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang

	USIA	JURUSAN	ANGKATAN	JK	LMSM	KP	KPT	KM	KPM
51	18	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
52	18	Kebidanan	2014	Perempuan	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
53	19	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Buruk	Tinggi	Tinggi	Banyak
54	18	Kebidanan	2014	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
55	18	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
56	18	Kebidanan	2014	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
57	21	Kesehatan...	2011	Laki-Laki	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
58	21	Kesehatan...	2011	Laki-Laki	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
59	23	Keperawatan	2011	Laki-Laki	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
60	22	Keperawatan	2011	Perempuan	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
61	22	Keperawatan	2011	Laki-Laki	5-8 Tahun	Buruk	Tinggi	Tinggi	Banyak
62	19	Kesehatan...	2013	Laki-Laki	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
63	20	Kesehatan...	2013	Perempuan	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
64	19	Kesehatan...	2013	Laki-Laki	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
65	22	Farmasi	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
66	20	Farmasi	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
67	21	Farmasi	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
68	21	Farmasi	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
69	21	Farmasi	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
70	20	Farmasi	2012	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
71	20	Farmasi	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
72	20	Farmasi	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
73	20	Farmasi	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
74	21	Farmasi	2012	Laki-Laki	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
75	21	Farmasi	2012	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak

	USIA	JURUSAN	ANGKATAN	JK	LMSM	KP	KPT	KM	KPM
76	20	Keperawatan	2012	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
77	21	Keperawatan	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
78	21	Keperawatan	2012	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
79	20	Keperawatan	2012	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Rendah	Tinggi	Banyak
80	23	Keperawatan	2011	Laki-Laki	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
81	20	Keperawatan	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Buruk	Tinggi	Tinggi	Kurang
82	20	Keperawatan	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Rendah	Rendah	Banyak
83	20	Kesehatan...	2013	Laki-Laki	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Rendah	Banyak
84	20	Kesehatan...	2011	Perempuan	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
85	22	Kesehatan...	2011	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
86	18	Kesehatan...	2014	Laki-Laki	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
87	23	Kesehatan...	2011	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
88	20	Keperawatan	2012	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Rendah	Banyak
89	21	Keperawatan	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Buruk	Tinggi	Tinggi	Banyak
90	19	Kebidanan	2012	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
91	22	Kebidanan	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
92	20	Kebidanan	2012	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
93	21	Kebidanan	2012	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
94	19	Kebidanan	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
95	21	Kebidanan	2012	Perempuan	1-4 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
96	20	Kebidanan	2012	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
97	21	Kebidanan	2012	Perempuan	<1 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang
98	20	Kebidanan	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Buruk	Tinggi	Tinggi	Banyak
99	21	Kebidanan	2012	Perempuan	5-8 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Banyak
100	21	Kebidanan	2012	Perempuan	9-12 Tahun	Baik	Tinggi	Tinggi	Kurang

No. Responden	Skor Persepsi Responden	Persentase Skor Persepsi	Skor Pengetahuan Responden	Persentase Skor Pengetahuan	Skor Motivasi Responden	Persentase Skor Motivasi	Skor Pengalaman Responden	Persentase Skor Pengalaman
1	34	97%	17	77%	35	78%	4	57%
2	32	91%	17	77%	39	87%	4	57%
3	35	100%	20	91%	35	78%	3	43%
4	20	57%	18	82%	25	56%	1	14%
5	33	94%	19	86%	33	73%	2	29%
6	31	89%	20	91%	40	89%	5	71%
7	35	100%	10	45%	30	67%	2	29%
8	31	89%	10	45%	35	78%	4	57%
9	33	94%	18	82%	41	91%	5	71%
10	32	91%	14	64%	33	73%	0	0%
11	32	91%	18	82%	34	76%	5	71%
12	34	97%	9	41%	24	53%	0	0%
13	34	97%	20	91%	35	78%	2	29%
14	18	51%	18	82%	34	76%	6	86%
15	33	94%	20	91%	34	76%	4	57%
16	35	100%	20	91%	36	80%	3	43%
17	35	100%	20	91%	44	98%	2	29%
18	29	83%	19	86%	22	49%	7	100%
19	32	91%	20	91%	38	84%	1	14%
20	32	91%	20	91%	34	76%	2	29%
21	33	94%	20	91%	35	78%	2	29%
22	35	100%	19	86%	34	76%	2	29%
23	30	86%	17	77%	32	71%	4	57%
24	31	89%	18	82%	36	80%	5	71%

24	31	89%	18	82%	36	80%	5	71%
25	31	89%	20	91%	37	82%	3	43%
26	34	97%	21	95%	37	82%	2	29%
27	32	91%	16	73%	39	87%	1	14%
28	34	97%	19	86%	39	87%	4	57%
29	35	100%	19	86%	32	71%	5	71%
30	34	97%	18	82%	36	80%	4	57%
31	20	57%	17	77%	24	53%	6	86%
32	34	97%	18	82%	41	91%	4	57%
33	35	100%	19	86%	33	73%	3	43%
34	32	91%	20	91%	30	67%	5	71%
35	34	97%	16	73%	30	67%	4	57%
36	33	94%	19	86%	33	73%	4	57%
37	34	97%	20	91%	36	80%	3	43%
38	31	89%	18	82%	32	71%	4	57%
39	34	97%	17	77%	36	80%	3	43%
40	19	54%	19	86%	20	44%	7	100%
41	34	97%	20	91%	34	76%	4	57%
42	34	97%	19	86%	35	78%	1	14%
43	32	91%	19	86%	30	67%	2	29%
44	18	51%	18	82%	35	78%	4	57%
45	32	91%	20	91%	40	89%	4	57%
46	34	97%	19	86%	40	89%	3	43%
47	33	94%	17	77%	36	80%	4	57%
48	32	91%	16	73%	38	84%	4	57%
49	34	97%	19	86%	35	78%	3	43%
50	32	91%	20	91%	28	62%	3	43%

50	32	91%	20	91%	28	62%	3	43%
51	32	91%	17	77%	32	71%	2	29%
52	32	91%	17	77%	28	62%	1	14%
53	20	57%	17	77%	37	82%	3	43%
54	35	100%	21	95%	39	87%	1	14%
55	34	97%	18	82%	40	89%	3	43%
56	33	94%	21	95%	38	84%	0	0%
57	34	97%	21	95%	37	82%	1	14%
58	31	89%	21	95%	34	76%	0	0%
59	27	77%	18	82%	29	64%	5	71%
60	34	97%	21	95%	42	93%	2	29%
61	20	57%	18	82%	36	80%	7	100%
62	31	89%	22	100%	39	87%	4	57%
63	34	97%	21	95%	39	87%	2	29%
64	31	89%	20	91%	30	67%	3	43%
65	34	97%	18	82%	35	78%	4	57%
66	34	97%	18	82%	32	71%	3	43%
67	33	94%	17	77%	37	82%	3	43%
68	34	97%	19	86%	40	89%	3	43%
69	34	97%	20	91%	37	82%	1	14%
70	31	89%	18	82%	40	89%	5	71%
71	35	100%	18	82%	39	87%	4	57%
72	35	100%	18	82%	32	71%	4	57%
73	35	100%	21	95%	40	89%	3	43%
74	35	100%	20	91%	35	78%	3	43%
75	35	100%	19	86%	37	82%	6	86%
76	34	97%	20	91%	40	89%	4	57%

76	34	97%	20	91%	40	89%	4	57%
77	35	100%	20	91%	45	100%	3	43%
78	33	94%	21	95%	37	82%	2	29%
79	34	97%	10	45%	37	82%	5	71%
80	31	89%	18	82%	32	71%	3	43%
81	20	57%	20	91%	42	93%	0	0%
82	34	97%	10	45%	26	58%	5	71%
83	31	89%	19	86%	25	56%	6	86%
84	29	83%	17	77%	30	67%	3	43%
85	34	97%	17	77%	32	71%	7	100%
86	32	91%	18	82%	32	71%	5	71%
87	33	94%	21	95%	38	84%	0	0%
88	33	94%	18	82%	26	58%	5	71%
89	19	54%	17	77%	38	84%	4	57%
90	35	100%	20	91%	36	80%	1	14%
91	35	100%	18	82%	36	80%	4	57%
92	32	91%	18	82%	39	87%	2	29%
93	34	97%	19	86%	31	69%	3	43%
94	34	97%	20	91%	28	62%	3	43%
95	34	97%	21	95%	36	80%	4	57%
96	30	86%	17	77%	34	76%	3	43%
97	33	94%	21	95%	35	78%	0	0%
98	17	49%	18	82%	32	71%	5	71%
99	33	94%	20	91%	42	93%	4	57%
100	35	100%	21	95%	44	98%	2	29%

Usia Responden * Jenis Kelamin Responden Crosstabulation

Count

	Jenis Kelamin Responden		Total
	Laki-Laki	Perempuan	
17	1	2	3
18	4	17	21
19	2	24	26
Usia Responden 20	3	19	22
21	4	14	18
22	2	5	7
23	2	1	3
Total	18	82	100

Jurusan Responden * Jenis Kelamin Responden Crosstabulation

Count

	Jenis Kelamin Responden		Total
	Laki-Laki	Perempuan	
Kesehatan Masyarakat	11	23	34
Keperawatan	3	9	12
Jurusan Responden Farmasi	4	16	20
Kebidanan	0	34	34
Total	18	82	100

Angkatan Responden * Jenis Kelamin Responden Crosstabulation

Count

	Jenis Kelamin Responden		Total
	Laki-Laki	Perempuan	
2011	7	6	13
2012	1	29	30
2013	4	7	11
2014	6	40	46
Total	18	82	100

Lama Waktu Responden Telah Mengendarai Sepeda Motor * Jenis Kelamin
Responden Crosstabulation

Count

		Jenis Kelamin Responden		Total
		Laki-Laki	Perempuan	
Lama Waktu Responden Telah Mengendarai Sepeda Motor	<1 Tahun	0	10	10
	1-4 Tahun	4	26	30
	5-8 Tahun	8	38	46
	9-12 Tahun	6	8	14
Total		18	82	100

Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Baik	90	90,0	90,0	90,0
	Buruk	10	10,0	10,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Pengetahuan Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tinggi	95	95,0	95,0	95,0
	Rendah	5	5,0	5,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Motivasi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tinggi	92	92,0	92,0	92,0
	Rendah	8	8,0	8,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Pengalaman Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Banyak	47	47,0	47,0	47,0
Valid Kurang	53	53,0	53,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Pengetahuan Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya * Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	100	100,0%	0	0,0%	100	100,0%
Motivasi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya * Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	100	100,0%	0	0,0%	100	100,0%
Pengalaman Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya * Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	100	100,0%	0	0,0%	100	100,0%

Crosstab

Count

		Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya		Total
		Baik	Buruk	
Pengetahuan Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	Tinggi	85	10	95
	Rendah	5	0	5
Total		90	10	100

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,585 ^a	1	,444	1,000	,584
Continuity Correction ^b	,000	1	1,000		
Likelihood Ratio	1,082	1	,298		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	,579	1	,447		
N of Valid Cases	100				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,50.

b. Computed only for a 2x2 table

Crosstab

Count

		Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya		Total
		Baik	Buruk	
Motivasi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	Tinggi	85	7	92
	Rendah	5	3	8
Total		90	10	100

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	7,307 ^a	1	,007	,031	,031
Continuity Correction ^b	4,363	1	,037		
Likelihood Ratio	4,916	1	,027		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	7,234	1	,007		
N of Valid Cases	100				

a. 1 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,80.

b. Computed only for a 2x2 table

Crosstab

Count

		Persepsi Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya		Total
		Baik	Buruk	
Pengalaman Responden Tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya	Banyak	39	8	47
	Kurang	51	2	53
Total		90	10	100

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4,857 ^a	1	,028	,043	,030
Continuity Correction ^b	3,497	1	,061		
Likelihood Ratio	5,099	1	,024		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	4,809	1	,028		
N of Valid Cases	100				

a. 1 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,70.

b. Computed only for a 2x2 table

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap **Adhitya Pratama Sofyan** dan akrab disapa **Adhit** atau **Tyas**. Lahir di RSUD Wahidin Sudirohusodo, kota Makassar pada tanggal 18 Januari 1994 dan merupakan anak pertama dari tiga bersaudara pasangan suami istri Bapak Andi Umar dan Hayani. Ia memulai pendidikan formal pertamanya pada tahun 1998 di Taman Kanak-Kanak (TK) Aisyiyah Bustanul Athfal dan menyelesaikannya 1 tahun kemudian yaitu pada tahun 1999. Selanjutnya, ia melanjutkan pendidikannya ke SDN. Panyenyikokang II dan lulus pada tahun 2005. Pada tahun yang sama, ia melanjutkan pendidikannya ke SMP. Neg. 33 Makassar dan tamat pada tahun 2008. Kemudian, ia melanjutkan lagi pendidikannya ke SMAN 5 Makassar dan lulus pada tahun 2011. Setelah lulus dari SMAN. 5 Makassar, ia pun menimbah ilmu ke jenjang yang lebih tinggi yakni bangku perkuliahan di Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar dan lulus di Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan (FKIK) jurusan Kesehatan Masyarakat (Kesmas) peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Sampai dengan penulisan skripsi ini, penulis masih terdaftar sebagai mahasiswa SI pada jurusan Kesmas FKIK UIN Alauddin Makassar. Pengalaman organisasi yang pernah ditekuni penulis yaitu Anggota OSIS Tahun 2009-2010, Anggota Taekwondo SMAN 5 Makassar Tahun 2009, Anggota HMJ Kesehatan Masyarakat UIN periode 2013-2014.